RELATORIO

N.º 61

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

VIAS FERREAS E FLUVIAES

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1910

SÃO PAULO
CASA VANORDEN
1910

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

Senhores Accionistas

Cumprindo o que determinam os Estatutos da Companhia, vem a Directoria trazer ao vosso conhecimento os principaes factos occorridos durante o anno social de 1909, e, ao mesmo tempo, submetter ao vosso esclarecido exame e juizo as contas e o balanço correspondentes ao referido periodo, acompanhadas do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição, na fórma da lei.

Directoria

Tendo-se ausentado temporariamente do paiz, em meiados do anno passado, o Snr. Director Antonio de Lacerda Franco, foi substituido durante o seu impedimento, mediante as formalidades legaes, pelo Snr. Accionista Dr. Antonio de Padua Salles.

Em data de 3 de maio do corrente anno, tambem se retirou por algum tempo, para fóra do paiz, o Presidente da Directoria, Snr. Conselheiro Antonio da Silva Prado, passando as funcções de seu cargo a ser desempenhadas, nos termos dos Estatutos, pelo Snr. Dr. Francisco Antonio de Souza Queirós.

Trafego

O trafego funccionou com a regularidade do costume em todas as linhas da Companhia. O numero dos passageiros e animaes transportados, a tonelagem das cargas, bagagens e encommendas despachadas, bem como o numero dos telegrammas expedidos, durante o anno de 1909, e os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animaes	Toneladas de bagagens e encom.	Toneladas de café	Toneladas de mercadorias diversas	Telegrammas
1905	949.794	29.638	9.477	356.396	369.004	233.631
1906	977.029	26.985	10.989	590.797	392.845	263.504
1907	1.117.827	31.490	11.526	527.107	448.676	319.179
1908	1.084.081	36.072	12.558	474.083	485.659	296.133
1909	1.127.868	47.534	13.845	629.648	491.618	296.052

Segundo mostram os algarismos expostos, os varios elementos de trafego apresentaram sensivel desenvolvimento no ultimo exercicio. E' grato constatar que esse desenvolvimento se vem accentuando, salvo ligeiras intermittencias, durante todo o ultimo quinquennio, sendo de notar, pelo que diz respeito ao anno proximo findo, que foi este o de maior trabalho nas linhas da Companhia, em todos os ramos de transporte, sem nenhuma excepção. E' a prova mais cabal e evidente de que a actividade economica vae em contínua e progressiva expansão, e portanto de que crescem cada dia a riqueza e a prosperidade, na vasta zona servida pela nossa empresa de viação.

Tem a Companhia continuado a fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 16.519 o numero dos que conduziu no ultimo anno, e a

90:022$700 réis a importancia que deixou de receber pelo serviço prestado.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou em S. Paulo, no anno de 1882, o transporte gratuito de immigrantes e suas bagagens. Desde essa época até 31 de dezembro de 1909, tem ella dado passagens em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 586.543 immigrantes, cujo transporte teria custado, se houvesse sido pago, a somma de 2.659:289$940 réis.

Movimento Financeiro

O balancete da receita e despesa do exercicio de 1909, que vae annexo, com os convenientes detalhes, apresenta resultado muito satisfactorio, não só em absoluto, como em confronto com os resultados apurados nos annos antecedentes.

Os algarismos respectivos, bem como os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

ANNOS	Receita	Despesa	Saldo	Relação da despesa para a receita
1905	18.421:280$525	8.698:431$263	9.722:849$262	47%
1906	27.110:074$3[illegible]0	8.659:739$026	18.450:335$294	31%
1907	24.861:763$568	10.327:340$869	14.534:422$699	41%
1908	22.664:421$802	10.416:979$838	12.247:441$964	46%
1909	27.111:851$729	12.471:848$164	14.640:003$565	46%

Se, apesar das reducções de tarifas havidas nos ultimos annos, a receita do exercicio proximo findo é a maior de quantas tem apurado a Companhia, deve-se o facto a ter sido o anno de 1909, como já ficou dito no capitulo anterior, o de maior trabalho em todos os ramos

do trafego, sendo particularmente de notar que a massa de café transportado, apesar de não ter sido a safra extraordinaria, chegou mesmo a exceder a quantidade que se carregou no anno de 1906, o de maior colheita havida. O caso explica-se como consequencia natural da lei que limitou a exportação do café, pois sabido é que, com receio de serem apanhados pelos effeitos da limitação, os productores geralmente anteciparam as remessas do genero ao mercado.

E' certo que, de tanto quanto se avolumou a receita de 1909, em consequencia de semelhante facto, diminuirá a receita de 1910, em cujo primeiro semestre o movimento de exportação tornou-se quasi nullo. Felizmente, porém, a diminuição da receita, por effeito dessa causa, no primeiro semestre de 1910, não affectará sensivelmente o resultado do respectivo exercicio, porque, emquanto vigorar o regimen da lei que limitou a exportação do café, se repetirá o affluxo das remessas no periodo de julho a dezembro de cada anno.

Pelo que diz respeito á despesa, o seu crescimento é devido não só ao consideravel augmento de trabalho que houve no exercicio, como á circumstancia especial de figurarem no respectivo computo muitos gastos de caracter extraordinario, consistindo os principaes em substituição de trilhos e augmento de material rodante. Releva ainda lembrar que a estensão das linhas em trafego foi augmentada de 56 kilometros, correspondentes ao prolongamento de Bebedouro a Barretos.

O saldo que se apurou em 1909, no valor de 14.640:003$565 réis, accrescido dos lucros que passaram do anno anterior, na importancia de 3.002:577$014 réis, e desta fórma elevado á somma de 17.642:580$579 réis, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submette á vossa sancção :

Juros da divida externa pagos em 1909	1.846:167$330
Para o fundo applicado á amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro	795:233$390
Para pagamento dos dividendos do 1.º e 2.º semestre do exercicio	8.000:000$000
Imposto sobre os dividendos distribuidos	200:000$000
Para o fundo de reserva.	200:000$000
Para o fundo de pensões	500:000$000
Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante	1.000:000$000
Abatimento do custo da linha fluvial do rio Mogy-Guassú	80:000$000
Lucros que passam para o exercicio seguinte . . .	5.021:179$859
SOMMA . . .	17.642:580$579

Divida externa

Foram pontualmente feitas, durante o anno de 1909, as remessas para pagamento dos juros de 5 % do emprestimo externo contrahido em 1892, para compra da Estrada de Ferro do Rio Claro, que importaram em 1.846:167$330 réis.

Resgataram-se no mesmo anno 494 obrigações do referido emprestimo, no valor de £ 49.400, mediante o dispendio de 795:233$390 réis, o que elevou o total do resgate operado até o referido anno á importancia de £ 487.000, tendo a Companhia despendido para esse fim 10.608:560$115 réis.

Em 31 de dezembro de 1909, achava-se a divida da Companhia reduzida á quantia de £ 2.263.000.

Fundo de amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro

Com a quantia de 795:233$390 réis, levada ao credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo do exercicio, fica o fundo applicado á amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro elevado á somma de 10.608:560$115 réis.

Fundo de reserva

Levada a quantia de 200:000$000 de réis ao credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo geral do ultimo exercicio, fica o fundo de reserva da Companhia elevado á importancia de 2 600:000$000 de réis.

Parte desta importancia, representando . . . . . . 1.926:707$970 réis, acha-se empregada em titulos no valor de £ 122.600 do emprestimo federal de 5 %, contrahido em Londres no anno de 1903. A quantia restante, na importancia de 673:292$030 réis, acha-se em dinheiro, depositada em bancos desta praça, a juros de 5 %.

Fundo de pensões

Approximando-se de quarenta annos o tempo de vida activa da Companhia Paulista, não é de estranhar que conte o seu pessoal bom numero de empregados envelhecidos no serviço, e que muitos tenham já cahido em estado de invalidez. A Companhia não tem regateado a sua assistencia a quantos, pelo merecimento de sua vida de trabalho, se hão recommendado á aposentadoria. Tambem tem ella amparado com os recursos mais necessarios as familias de seus servidores, quando deixadas em condições precarias, bem como as daquelles que succumbiram victimas de accidentes.

Para attender ás necessidades de semelhante ordem costumava a Companhia conceder annualmente a quota de 50:000$000 de réis á Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista, que tinha á sua conta o serviço das pensões, e que, para attender aos respectivos encargos, chegára a constituir um fundo da importancia de 260:000$000.

Tendo, porém, a Sociedade Beneficente proposto e a Directoria reconhecido de conveniencia correr di-

rectamente por conta da Companhia o serviço de pensões, revertendo-lhe o saldo do fundo que possuia a Sociedade e cessando o pagamento da quota annua que lhe era abonada, começou a Companhia, a partir do segundo semestre do anno proximo findo, a custear esse serviço, cuja despesa actualmente importa em cerca de 50:000$000 de réis por anno.

Convindo crear um fundo especial para attender aos encargos provenientes dessa origem, no interesse de manter a verba destinada ás pensões ao abrigo de eventualidades e independente da receita ordinaria da Companhia, deliberou a Directoria reservar para esse fim a quantia de 500:000$000 de réis, na distribuição do saldo geral apurado no ultimo exercicio, quantia que vae ser empregada em titulos de renda. Esse fundo será augmentado, nos annos futuros, se a isso annuirdes, com as quotas que seja possivel levar a seu credito, até attingir o valor sufficiente a fazer face aos encargos para que é elle constituido.

Capital das vias ferreas de concessão do Governo Federal

Nos termos da clausula 2.ª do decreto de 24 de Junho de 1901, foram submettidas á approvação do Governo Federal as despesas feitas no decurso do anno de 1909 com a construcção do ramal de Pederneiras a Baurú, na importancia de 499:585$311 réis, e com os estudos definitivos da linha de rectificação de Rio Claro á estação de Itirapina, antiga de Morro Pellado, na importancia de 14:406$219 réis.

Reduzidas essas importancias a ouro, no valor de £ 32.459-3-10, e incorporadas ao capital reconhecido das linhas federaes, ficará este elevado ao total de £ 1.648.312-12-3.

Capital das vias ferreas de concessão do Governo de S. Paulo

O Governo de S. Paulo nada resolveu ainda sobre a conta de capital das linhas de concessão estadual.

Foram apresentadas á sua approvação as despesas feitas no decurso do anno de 1909, com a construcção do prolongamento de Bebedouro a Barretos, na importancia de 428:677$678 réis.

Sendo de 81.573:624$817 réis a importancia das contas de capital anteriormente apresentadas ao Governo, fica elevado á quantia de 82.002:302$495 réis o capital despendido nas linhas de concessão do Governo de S. Paulo até 31 de dezembro de 1909.

Auxilios a diversas empresas

Conforme a orientação a que vem obedecendo, ha tempos, de fomentar a actividade economica da estensa zona tributaria do systema ferro-viario da Companhia Paulista, continuou a Directoria a auxiliar de varios modos as empresas tendo por fim construir estradas de ferro de interesse regional, bem como explorar industria nova, susceptivel de desenvolver o progresso e a riqueza do Estado, e, concomitantemente, o trafego e a receita das linhas da Companhia Paulista, especialmente nas regiões dotadas de elementos naturaes que favoreçam e garantam o bom exito do commettimento.

Assim, além dos auxilios já prestados á Companhia Estrada de Ferro de Araraquara, á Companhia Estrada de Ferro do Dourado, á Companhia Estrada de Ferro de Pitangueiras e á Companhia Estrada de Ferro de Monte Alto, não podia a Directoria deixar de acolher com a mesma sympathia o pedido que recebeu da Companhia Estrada de Ferro

S. Paulo a Goyaz, a que attendeu, emprestando-lhe a quantia de 220:000$000, a juros de 7 % e prazo de 3 annos, para ajudal-a a construir a estrada de ferro de Babedouro a Monte Azul e o prolongamento a Villa Olympia, nos termos da escriptura lavrada em notas do 2.º tabellião de S. Paulo, em 8 de janeiro de 1910.

A nova linha ferrea é destinada a servir uma zona paulista em pleno desenvolvimento cultural e visa, como objectivo final, ser prolongada através do Triangulo Mineiro até ao Estado de Goyaz, a que poderá chegar com percurso muito mais reduzido do que por outro qualquer traçado.

Outra importante empresa de viação ferrea fundou-se recentemente, em condições de merecer da Companhia Paulista todo o amparo possivel.

Referimo-nos á Companhia Estrada de Ferro de Ribeirão Preto a Guatapará, incorporada para explorar a concessão feita pela Camara Municipal de Ribeirão Preto aos cidadãos Dr. Jorge Lobato e coronel Pedro França Pinto, para a construcção, uso e goso duma linha ferrea que, partindo daquella cidade e se desenvolvendo inteiramente dentro do territorio do respectivo municipio, se dirija ás proximidades da estação de Guatapará, da Companhia Paulista, situada fóra da zona privilegiada da Companhia Mogyana.

Sendo um dos defeitos capitaes do systema ferroviario do Estado a falta de linhas de intercommunicação regional, a quasi absoluta carencia de vias de transporte que facilitem a vida e estimulem o intercambio commercial e toda a sorte de relações economicas entre as grandes zonas em que naturalmente se divide o territorio paulista, comprehende-se logo a magna importancia das funcções que virá preencher a estrada de ferro de Ribeirão Preto a Guatapará, tendo por fim estabelecer franca e directa ligação entre as

duas mais ricas e adiantadas porções do territorio de S. Paulo, isto é, as que são percorridas pelas grandes redes de viação da Paulista e da Mogyana.

A nova e futurosa empresa, que assignala tão notavel passo para a obra do progresso e da prosperidade economica do Estado de S. Paulo, bem merece da Companhia Paulista todo o apoio, toda a sorte de auxilios de que venha a carecer para realisar seu grande objectivo.

A Directoria está certa de que, tomando as providencias que as circumstancias venham a reclamar em tal sentido, terá simplesmente cumprido o seu dever, pelo que seus actos não deixarão de receber a vossa approvação.

E' grato constatar que a estensão total das linhas pertencentes a diversas empresas, comprehendidas as que estão construidas e as que se acham projectadas, na chamada zona Paulista, eleva-se a perto de oitocentos kilometros. E' escusado encarecer quanto este facto é auspicioso, quanto terá de influir beneficamente para avolumar o trafego do systema de viação da Companhia Paulista, aliás sem sobrecarregal-a com os onus do capital e custeio de tão desenvolvida rede de viação subsidiaria.

Nesta mesma ordem de idéas, tem ainda a Directoria a satisfacção de aqui assignalar que a chegada dos trilhos da Paulista a Barretos, a florescente cidade do extremo norte de S. Paulo, veiu pôr em fóco uma nova fonte de riqueza, com elementos naturaes para vir a ser em breve um dos mais vigorosos ramos da actividade economica do Estado.

Como sabeis, as condições agro-pecuarias da estensa região que orla a fronteira septentrional do Estado de S. Paulo, vertendo para o Rio Grande, são as mais favoraveis possiveis para constituil-a um grande centro invernista de gado. E pois que essa região

quasi confina com os territorios de Matto Grosso e Goyaz, grandes centros criadores, em que a industria pastoril encontra campo por assim dizer illimitado para o seu desenvolvimento, já se vê que o municipio de Barretos está naturalmente fadado a representar em proximo futuro o mais importante emporio industrial, o grande manipulador da materia prima fornecida por aquella estensissima região, portanto o maior mercado nacional de gado e toda a sorte de productos derivados.

Tudo dependendo, como é obvio, apenas de uma iniciativa vigorosa no sentido de conjugar e pôr em acção os elementos que as circumstancias tão auspiciosamente congregaram e predispuzeram para obra de tão consideravel alcance, cabia evidentemente á Companhia Paulista promover os meios conducentes a semelhante resultado, pois não só os seus grandes recursos financeiros lhe facilitavam a tarefa, como é a Companhia grandemente interessada em fazer da mais longinqua estação terminal de suas linhas o principal entreposto commercial ao serviço do Triangulo Mineiro e dos Estados de Goyaz e Matto Grosso.

Agindo neste sentido começou a Directoria por obter que a Camara Municipal de Barretos concedesse á Companhia Paulista privilegio para construir e explorar no referido municipio um grande matadouro de gado pelo systema frigorifico, concessão que lhe foi outorgada nos termos da escriptura publica de 28 de Outubro de 1909, lavrada no 2.º tabellião desta Capital. Ao mesmo tempo tratou a Directoria de adquirir terrenos apropriados para a installação do matadouro e tambem duma charqueada para o preparo da carne secca, assim como os immoveis ruraes necessarios para o estabelecimento duma secção pastoril de invernada e criação.

Preparados estes elementos, promoveu a Directoria a incorporação da Companhia Frigorifica e Pasto-

ril, que se fundou nesta cidade em 11 de Abril do corrente anno, á qual trata de transferir a concessão obtida da Camara de Barretos e os immoveis adquiridos naquelle municipio, pelo preço de custo.

Fundada com o capital de 3.000:000$000, de que a Companhia Paulista subscreveu a decima parte, ou 300:000$000, está a Companhia Frigorifica e Pastoril apparelhada com amplos recursos para iniciar no Brasil, e sob os melhores auspicios, a exploração dos importantes ramos industriaes de que nos temos occupado e seus derivados, exploração que, se tiver o desenvolvimento que é de esperar, muito ha de contribuir para o augmento da riqueza publica e particular.

Prolongamento da Estrada de Ferro Funilense

Tendo o Governo do Estado resolvido prolongar a Estrada de Ferro Funilense, de sua propriedade, até ás margens do rio Mogy-Guassú, percorrendo zona privilegiada da Companhia Paulista, consultou-a por officio de 4 de junho de 1909, se dava o seu consentimento para a realisação da obra.

Respondeu a Companhia, em data de 26 do mesmo mez, declarando não se oppôr ao prolongamento da referida linha, seguindo a direcção indicada na planta que acompanhou o officio de consulta.

De Campinas a Indaiatuba

Tendo sido requerida á Camara Municipal de Campinas concessão para se construir uma estrada de ferro dessa cidade ás divisas do respectivo municipio com o de Indaiatuba, dirigiu a Companhia Paulista, em defesa de seus direitos, o seguinte officio, em data de 2 de outubro, áquella Municipalidade :

«A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, tendo conhecimento de que á Camara Municipal de Campinas foi presente o pedido de concessão de uma linha ferrea dessa cidade ás divisas do respectivo municipio com o de Indaiatuba, pede venia para ponderar a V. Exas. que tal concessão não póde ser feita, salvo se houver accôrdo com esta Companhia, *ex-vi* do que dispõe o contracto celebrado com o Governo de S. Paulo em 29 de Maio de 1869.

Em virtude da clausula 3.ª do citado contracto, a Companhia Paulista tem o privilegio de zona de 31 kilometros de cada lado de sua estrada de ferro de Jundiahy a Campinas.

E' certo que esse privilegio não prohibe a construcção de outros caminhos de ferro que, posto comecem no mesmo ponto, tenham todavia direcção differente da linha desta Companhia, comtanto que, porém, dentro de sua zona privilegiada nenhum outro caminho de ferro possa carregar e descarregar generos ou passageiros, recebendo frete ou passagem.

Ora, uma linha ferrea da cidade de Campinas ás divisas do municipio de Indaiatuba não podendo ser construida sem ficar completamente, integralmente, dentro da zona privilegiada da Companhia Paulista, é evidente que não poderá fazer nenhum trafego — sem violar os direitos adquiridos desta Companhia.

Posto isto, e, pois que nos termos do art. 2.º § 1.º da lei de 13 de Junho de 1892, o Governo do Estado e as Municipalidades só podem conceder licença para a construcção de linhas ferreas mediante a expressa condição de serem respeitados os direitos adquiridos em virtude de contracto ou concessão legalmente feita — é evidente que, no caso de que se trata, fallece á digna Camara Municipal de Campinas competencia para autorisar a construcção da linha requerida, excepto se houver accôrdo com a Companhia Paulista, accôrdo que esta Companhia nunca teve nem tem duvida em firmar, sem clausula nenhuma onerosa para o trafego da zona a ser percorrida pela nova

estrada, visto ser norma tradicional desta empresa — sempre fomentar e nunca empecer o desenvolvimento das forças economicas do Estado de S. Paulo.»

Attendendo á nossa reclamação, respondeu a Camara Municipal de Campinas, por officio de 7 de janeiro do corrente anno, que fizéra a concessão requerida com expressa resalva dos direitos de terceiros pelas faculdades juridicas de que se julguem titulares.

De Bocaina a Jahú e Ayrosa Galvão

Tendo a Companhia Estrada de Ferro do Dourado requerido ao Governo do Estado a concessão de uma estrada de ferro que partindo do ponto mais conveniente de sua linha de Bocaina a Bariry vá a Jahú e á estação de Ayrosa Galvão, correndo as novas linhas em zona privilegiada da Companhia Paulista, foi esta convidada pelo Governo, por officio de 14 de outubro de 1909, a se manifestar a respeito.

Respondeu a Companhia, em data de 19 do mesmo mez que consentia a construcção das referidas linhas, estabelecendo todavia, pelo que diz respeito á estrada para Ayrosa Galvão, ficar o consentimento sujeito á condição de não poder a nova linha transportar café no sentido de Jahú ou qualquer outra estação — para Ayrosa Galvão, nem mercadorias de importação no sentido de Ayrosa Galvão — para qualquer outra estação, sob pena de incorrer na multa de 30$000 por tonelada.

Por decreto de 26 de abril do corrente anno, o Governo do Estado fez a concessão das linhas requeridas, com expressa declaração de ficarem resalvados os direitos da Companhia Paulista quanto á zona privilegiada que tenha de ser atravessada pelas novas estradas.

De Mogy-Mirim a Santos

Como sabeis, a Companhia Mogyana voltou a tratar de construir uma estrada de ferro pondo em ligação directa o seu importante systema de viação com o porto de Santos.

A Companhia Paulista, que sempre desejou o engrandecimento e a prosperidade das empresas de transporte do paiz, magnificos propulsores do progresso e da riqueza nacionaes, nada teria a oppor á construcção da nova arteria de viação, ainda que lesiva de seus interesses, se a Companhia Mogyana, ao elaborar o respectivo projecto, fizesse-o de modo a respeitar os direitos de sua visinha.

Infelizmente, porém, apezar de dispor a Companhia Mogyana de zona estensissima, por onde podia conduzir o traçado de sua nova estrada de modo a tornal-a obra de relevante utilidade publica, sem offender privilegios de terceiros, preferiu, sem necessidade nem justificativa, confeccionar o projecto da linha de Mogy-Mirim a Santos em condições que, a não serem modificadas em tempo, hão de obrigar as empresas prejudicadas a recorrerem ao poder judiciario para a defesa de seus direitos.

A materia da reclamação consta do officio que a Companhia Paulista teve ensejo de dirigir ao Governo da União, am data da 19 de novembro ultimo, contra o traçado da estrada de Mogy-Mirim a Santos, que a Companhia Mogyana submettera á sua approvação, officio do theor seguinte:

> « Tenho a satisfacção de accusar o recebimento do officio dessa Repartição Fiscal, datado de 17 do corrente, acompanhando as plantas do traçado da estrada de ferro que a Companhia Mogyana pretende construir de Mogy-Mirim a Santos, traçado de que o Governo gentilmente se serviu dar co-

nhecimento á Companhia Paulista, para que allegue o que julgue de justiça a bem de seus direitos e interesses.

Tendo examinado as referidas plantas, verificou esta Companhia que o traçado escolhido pela Mogyana, para a construcção de uma estrada de Mogy-Mirim a Santos, viola os direitos de zona da Paulista e da S. Paulo Railway, infringindo a clausula estatuida nos contractos dessas duas empresas, em virtude da qual nenhuma outra estrada poderá percorrer a zona servida por suas linhas em direcção pararella ás mesmas.

Com effeito, tendo de lançar o traçado de sua estrada de Mogy-Mirim ao porto de Santos sob a condição expressa de seguir direcção differente das linhas existentes, com privilegio de zona, a Companhia Mogyana deixou de cumprir tal disposição — conduzindo o eixo de sua estrada em direcção paralella á estrada de Jundiahy a Campinas, da Companhia Paulista, e á estrada de S. Paulo a Santos, da S. Paulo Railway, e dentro das zonas privilegiadas das duas referidas Companhias, como acontece em relação ao importante trecho do traçado em projecto, que vae do kilometro 49 ás proximidades do kilometro 99, pelo que diz respeito á zona da Paulista, assim como ao trecho adiante de Arujá, margeando o Tieté, até Mogy das Cruzes, pelo que diz respeito á zona da S. Paulo Railway.

Deixando de parte o que se refere á invasão da zona da S. Paulo Railway, que certamente ha de saber defender os seus direitos, a Companhia Paulista não póde deixar de protestar contra o traçado adoptado pela Mogyana, na parte que se desenvolve mais ou menos desde o kilometro 49 até ás proximidades do kilometro 99.

Sendo de 31 kilometros, para cada lado, a zona privilegiada da Companhia Paulista, de Jundiahy a Campinas, e dentro dessa zona nenhuma outra estrada podendo ser construida parallelamente ao eixo da linha privilegiada, tudo nos termos do contracto celebrado com o Governo de S. Paulo,

em data de 29 de Maio de 1869, entretando a Companhia Mogyana. como V. Ex. facilmente verificará, projectou a sua nova estrada de modo a invadir a zona da Paulista e a dentro della se conservar, em direcção sensivelmente parallela ao eixo da linha privilegiada, na estensão de muitas dezenas de kilometros.

E' evidente a violação dos direitos da Companhia Paulista, e, assim sendo, está ella segura de que o projecto da Companhia Mogyana não será approvado pelo Governo Federal, sem que esta Companhia préviamente o modifique como é de justiça.

Nem se diga que poderá a Companhia Mogyana manter o traçado escolhido, desde que fique obrigada a não abrir estação, para carregar e descarregar passageiros e mercadorias, nos trechos situados em zona privilegiada de outra empresa.

Esta clausula não resolve a questão, porque a prohibição de construir outra linha na mesma direcção de estrada privilegiada e dentro da respectiva zona não é condicional, é absoluta, em face das disposições que regulam o privilegio de zona. O que estas disposições permittem apenas é que a zona privilegiada de uma estrada possa ser atravessada por outra, mas em direcção differente, e comtanto que, neste caso, não carregue nem descarregue dentro da zona do privilegio.

E' o que estabelece a condição 3.ª do contracto desta Companhia, de 1869, do teor seguinte :

> «Durante os noventa annos do privilegio o Governo não concederá que se organisem empresas de outros caminhos de ferro dentro da distancia de 31 kilometros de cada lado e na mesma direcção da estrada que se construir em virtude deste contracto, excepto se houver accôrdo com a Companhia Paulista.
>
> Esta prohibição não impedirá a construcção de outros caminhos de ferro,

que, posto comecem no mesmo ponto, tenham todavia direcção differente, aos quaes será permittido aproximar-se e até cruzar a linha de estrada de ferro deste contracto, comtanto que, dentro da zona privilegiada, nem uma outra Companhia de estrada de ferro, possa carregar ou descarregar generos ou passageiros, recebendo frete ou passagem.»

De resto, quando mesmo pudesse a Companhia Mogyana levar o traçado de sua linha parallelamente ás estradas privilegiadas da Paulista e da S. Paulo Railway, e dentro da zona privilegiada de cada uma destas estradas, ahi não abrindo estações, parece que ainda em tal caso não deveria o Governo, a bem do interesse publico, approvar semelhante traçado — pela simples razão de que seria autorisar a construcção de uma estrada de ferro completamente inutil para a estensa zona por ella atravessada, quando é certo que, adoptando traçado que se affaste das zonas privilegiadas das estradas existentes, a linha de Mogy-Mirim a Santos poderá prestar muito bons serviços á região do Estado que então houver de percorrer, desde que nella possa abrir estações em toda a sua estensão.

Em face dos privilegios existentes e das clausulas que os regulam, o traçado da linha Mogyana só poderá ser conduzido de Santos, em direcção differente da linha da S. Paulo Railway, a um ponto objectivo inteiramente fóra da zona privilegiada dessa Companhia, isto é, passar de um a dois kilometros a leste e ao norte de Mogy das Cruzes, de onde deverá seguir fóra da referida zona, portanto directamente em demanda de Arujá, e dahi passar ao norte da cidade de Bragança, seguindo a passar á distancia não inferior a cinco kilometros ao norte de Tuiuty e dahi a passar á distancia não maior de dois kilometros da cidade de Amparo, de onde seguirá a entroncar na linha de reconhecimento apresentada, entre os kilometros 49 e 50.

Traçada nestas condições, a linha que pretende construir a Companhia Mogyana ao menos respeitará os direitos da Paulista e S. Paulo Railway, compensando uma parte dos graves prejuizos que ainda assim lhes causará, pelos serviços que poderá prestar ás zonas novas que terá de atravessar, em cujo percurso lhe será licito abrir e manter estações para carga e descarga de mercadorias e passageiros.»

Congresso de Vias de Transporte no Brasil

Desejando o Governo da União ter exacto conhecimento do estado das relações entre as empresas de transporte e o commercio, a lavoura e as industrias, e das medidas que possam concorrer para melhorar a economia e o funccionamento do serviço da viação publica nacional, resolveu convocar um congresso de representantes daquellas empresas, que se reuniu no Rio de Janeiro, de 6 a 13 de dezembro do anno proximo findo.

Convidada a Companhia Paulista pelo Exmo. Snr. Dr. Francisco Sá, Ministro da Viação e Obras Publicas, a tomar parte nos trabalhos do Congresso das Vias de Transporte, alli se fez representar pelo Engenheiro Adolpho Augusto Pinto, Chefe do Escriptorio Central da Companhia.

Os trabalhos do Congresso versaram sobre todos os assumptos que na actualidade interessam o problema da viação aperfeiçoada em suas variadas modalidades, a respeito de cada uma das quaes, após as discussões havidas, a assembléa dos representantes manifestou a sua opinião em conclusões syntheticas.

Dentre os assumptos que constituiram o programma dos trabalhos, dois foram estudados pela primeira vez em reunião de tal natureza, e, já pela relevancia da

materia, já pela opportunidade do seu exame e discussão, é de esperar que os votos emittidos pelo Congresso sejam em tempo tomados na devida consideração pelos publicos poderes.

Referimo-nos ao systema tributario federal nas varias taxas e disposições que affectam o serviço das vias de transporte e ás questões concernentes ao consumo da lenha como combustivel nas vias de transporte e ao emprego de dormentes de madeira nas estradas de ferro, sob o duplo ponto de vista do serviço das empresas e do regimen florestal do paiz.

Pelo que diz respeito á questão tributaria, não só quanto ás taxas de transito e aos direitos de importação de materiaes destinados ás estradas de ferro, como quanto ao imposto de dividendo cobrado pela União, a situação geral é de tal ordem, tão injustificaveis as medidas em vigor, que urge uma remodelação completa da respectiva legislação.

Com referencia ao consumo da lenha e dos dormentes, sendo certo que o assumpto affecta profundamente a economia do serviço ferro-viario e do regimen florestal do paiz, e que, por isso mesmo, ha grave perigo em legislar sobre o assumpto sem pleno conhecimento do problema e da solução que o mesmo está a pedir, já se vê a importancia e conveniencia do estudo da materia, no interesse de traçar segura orientação para os que tenham de decretar medidas legislativas a tal respeito.

Taes as questões de que principalmente se occupou no Congresso o representante da Companhia Paulista, designado para relatar os themas correspondentes do programma official, tarefa de que se desempenhou apresentando as duas memorias reproduzidas em annexos ao presente relatorio.

Que o seu esforço não foi em vão para os interesses em jogo, provam-no as conclusões que sobre os dois importantes assumptos foram votadas pelo Congresso, do theor seguinte:

«O Congresso das Vias de Transporte no Brasil é de parecer que: 1.º seja estabelecido o regimen das isenções de impostos aduaneiros para o material destinado a estradas de ferro e á navegação, quer de concessão federal, quer estaduaes, quer municipaes, feitas as necessarias excepções em beneficio da industria nacional; 2.º seja revisto o Regulamento para fiscalisação e cobrança do imposto federal de transporte, no sentido de tornal-o mais equitativo e proporcionado ao preço das passagens, tanto nas estradas de ferro, como nas linhas de navegação maritima e fluvial, para o o que já o Governo está autorisado pelo art. 17 da lei n. 2.050 de 31 de dezembro de 1908; 3.º sejam abolidos ou, pelo menos, alliviados, pelos Estados, os impostos de transito.»

«O Congresso das Vias de Transporte no Brasil é de parecer que a cultura florestal será um bem para o paiz, uma fonte de riqueza para os que a explorarem e uma obra particularmente util para as linhas ferreas e de navegação fluvial, merecendo por isso a sympathia e a dedicação dos lavradores, dos industriaes e dos capitalistas, bem como o amparo e a animação dos publicos poderes, principalmente nas regiões pobres de mattas ou já devastadas, e assim tambem nas que têm sido flagelladas por seccas periodicas.»

Conformando-se com o parecer do Congresso, já o Governo da União, por decreto de recente data, modificou o regulamento para fiscalisação e cobrança do imposto federal de transporte, o qual foi reduzido

de 20 % a 10 % do custo das passagens, reducção advogada na memoria apresentada pela Companhia Paulista.

Linhas Ferreas em Trafego

A estensão das linhas em trafego cresceu de 56 kilometros, distancia do prolongamento de Bebedouro a Barretos, que se inaugurou em 1 de junho de 1909, ficando elevado a 1.114 kilometros o desenvolvimento total do systema de viação ferrea da Companhia.

Todas as linhas foram mantidas em perfeito estado de conservação. Na rede de bitola de um metro substituiram-se 13.025 trilhos, e nas diversas linhas 124.034 dormentes de madeira.

O lastramento da via permanente com pedra britada continuou a ser feito com bastante actividade. Na rede de bitola larga era já de 221 kilometros a estensão assim lastrada até 31 de dezembro ultimo, e na Secção Rio Claro elevava-se a 285 kilometros, tendo havido durante o anno de 1909 o augmento total de 132 kilometros.

Cultura florestal

A 17 de fevereiro de 1909 a Companhia tomou posse da fazenda Santa Gertrudes, que adquiriu em Rio Claro, pelo preço de 112:187$300, para fazer em larga escala plantação das essencias mais proprias para dormentes e lenha, segundo os dados colhidos nas culturas experimentaes do seu horto perto de Jundiahy, tendo sido desde logo iniciados os trabalhos agricolas. Foram arados até 31 de dezembro 605.000 metros quadrados de terreno, e plantados 20.622 pés de eucalyptus, numero este que se elevará a 100.000 no decurso do corrente anno.

Pela experiencia feita até esta data, pode-se calcular que o serviço cultural emprehendido pela Companhia custará cerca de 30:000$000 de réis por anno, effectuando-se no mesmo periodo a plantação de 100.000 eucalyptus, em média. Nesta base, no prazo de nove a dez annos, com a despesa total de cerca de 400:000$000 de réis, incluido o preço da fazenda de Santa Gertrudes, ficará o serviço concluido, devendo haver então um milhão de eucalyptus plantados. Virá, pois, a custar cada arvore apenas uns 400 réis, e, depois de completamente formada, não mais de 500 réis, ao passo que, reduzida a dormentes e lenha, não produzirá menos de 10$000 réis ou vinte vezes o seu custo.

Locomoção

O material rodante tem sido conservado com o costumado zelo. O seu effectivo era em 31 de dezembro de 1909 o seguinte:

DESIGNAÇÃO	Bitola de				TOTAL
	1,m60	1,m00	0,m60 Santa Rita	0,m60 Descalvadense	
Locomotivas	69	58	5	2	134
Carros especiaes	15	8	—	—	23
« de passageiros	46	57	4	4	111
« « bagagens e correio	25	18	1	—	44
« para animaes de raça	2	—	—	—	2
« « transporte de carruagens	1	—	—	—	1
» de soccorro	2	2	—	—	4
Vagões diversos	1.522	983	21	12	2.541
« guindastes	3	1	—	—	4
Carretão para transporte de locomotivas	1	—	—	—	1
Vagões guindastes a vapor	2	—	—	—	2

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços a cargo da Companhia, tendo importado os supprimentos de toda especie, por ella feitos durante o anno de 1909, em 4.704:288$212 réis, contra 4.182:413$546 réis no anno de 1908.

Era de 1.371:195$030 o valor dos materiaes que ficaram em deposito a 31 de dezembro de 1909, contra 1.385:280$660 réis em egual data do anno anterior.

Ramal para Baurú

A construcção do ramal de Pederneiras á cidade de Baurú, onde deverá ligar-se com a estrada de ferro Noroeste do Brasil, vai muito adeantada. A construcção da linha, contractada com o engenheiro Joaquim Machado de Mello, foi iniciada em setembro de 1909, devendo ficar concluida até 30 de junho do corrente anno.

Movimento de Acções

Nos ultimos tres annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1907	37.046	8.637	9.230	22.189	77.102
1908	26.153	14.336	6.490	11.718	58.697
1909	126.153	12.347	18.228	24.012	181.040

Impostos

Durante o anno de 1.909, a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a quantia de 271:586$950 réis, producto do imposto de transito.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Federal, em S. Paulo, a quantia de 365:592$050 réis, producto do imposto federal sobre passagens.

Se á somma formada dessas duas parcellas addicionarem-se os impostos de dividendo e de capital, pagos pela Companhia no periodo considerado, na importancia total de 360:000$000 de réis, ver-se-ha que se elevou a 997:179$000 o total dos tributos de varias ordens, lançados sobre o serviço de transporte a cargo da mesma, durante o anno de 1909, fóra os impostos indirectos: municipaes, estaduaes e federaes.

Indemnisação reclamada

Ainda o Governo do Estado não deu despacho ao requerimento que lhe apresentou a Directoria, reclamando a devida indemnisação pela desistencia da acção que movia contra a Companhia União Sorocabana e Ytuana por violação de zona privilegiada, desistencia que fez a pedido do mesmo Governo e mediante o compromisso por elle assumido de dar á Companhia Paulista, como compensação, o arrendamento da estrada Sorocabana-Ytuana, que aliás deu a outrem, sem que fosse ouvida a reclamante.

Pessoal

Todo o pessoal continúa a prestar seus serviços com o costumado zelo e intelligencia, pelo que a Directoria mais uma vez tem o prazer de manifestar-lhe o seu reconhecimento.

Conclusão

Taes são, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de vos offerecer sobre os negocios da Companhia, relativos ao anno proximo findo, ficando como sempre á vossa disposição para vos prestar outro qualquer esclarecimento que desejeis.

São Paulo, 20 de Maio de 1910.

A DIRECTORIA

Francisco A. de Souza Queirós, Vice-Presidente

Conde de Prates

Antonio de Lacerda Franco

João Alvares Rubião Junior.

PARECER
DO
CONSELHO FISCAL

Parecer do Conselho Fiscal

Os membros do Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, cumprindo as obrigações que lhes são determinadas pelos Estatutos, depois de detidamente examinarem o Balanço Geral, fechado em 31 de dezembro passado, e bem assim o Balancete da Receita e Despesa, vêm dar seu parecer, tendo o prazer de declarar que encontraram a escripta em perfeita ordem e exactidão.

Notam os abaixo-assignados que a renda liquida da empresa no exercicio que findou foi de......... Rs. 14.640:003$565, a que, addicionando-se a importancia de Rs. 3.002:577$014, provinda de lucros transferidos do anno de 1908, perfazem o total de...... Rs. 17.642:580$579, com que ficou a administração da Companhia habilitada a satisfazer com a pontualidade de sempre todos os compromissos da divida externa, como a levar ao fundo de reserva a importancia de 200:000$000 de réis, crear o fundo de pensões com a dotação de 500:000$000 de réis, bem como levar ao fundo de obras novas e augmento de material rodante a quantia de 1.000:000$000 de réis, abater no custo da linha fluvial do rio Mogy-Guassú, cuja conta fica agora extincta, a quantia de 80:000$000 de réis, e transportar para o exercicio seguinte 5.021:179$859 réis, depois de ter sido pago o dividendo na importancia de 8.000:000$000 de réis.

Assim, pois, o Conselho Fiscal, abaixo-assignado, achando tudo feito com a regularidade precisa, é de parecer que sejam as contas approvadas, assim como todos os actos praticados pela Directoria.

São Paulo, 23 de Maio de 1910.

Bento José de Carvalho
José de Paula Leite de Barros
Dr. João Antonio de Oliveira Cesar.

BALANÇO FECHADO

EM

31 de Dezembro de 1909

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

BALANÇO fechado em 31 de Dezembro de 1909

ACTIVO

VIAS FERREAS: Importancia despendida, computado ao cambio par o preço da compra da Estrada de ferro do Rio Claro, que ainda não foi amortisado (£ 2.263.000).	110.748:891$740	
NAVEGAÇAO DO MOGY-GUASSÚ: Saldo desta conta	80:000$000	
EDIFICIO E MOVEIS DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Saldo desta conta .	200:000$000	
IMMOVEIS RURAES: em Barretos .	222:107$460	111.250:99$200
CAUÇÕES: Acções depositadas pela Directoria e outros	53:000$000	
Apolices depositadas no Thesouro Federal e no do Estado . . .	51:000$000	104:00$000
COMPANHIA ESTRADA DE FERRO DO DOURADO: Conta de emprestimo	. . . . .	106:20$780
COMPANHIA ESTRADA DE FERRO PITANGUEIRAS: Conta de emprestimo	. . . . .	103:06$360
DIVERSOS TITULOS: Uma apolice do Estado	1:000$000	
£ 122.600, do Emprestimo externo Federal de 1903	1.926:707$970	
Outros titulos	300:000$000	2.227:7[illegible]$970
MATERIAES PARA CUSTEIO: existentes no Almoxarifado . . .	. . . . . .	1.371:1[illegible]$030
MATERIAES EM TRANSITO: em viagem e em despacho em Santos . .	. . . . . .	290:0[illegible]$164
Saldos a favor da Companhia		
A saber:		
Em diversos bancos desta praça .	11.553:966$000	
Contadoria Central	660:425$460	
Trafego de Passageiros	71$600	
Trafego de Cargas	136:808$100	
Transferencias de acções . . .	444$700	
Juros de Apolices	1:800$000	
Deposito nas estações	1:300$000	
Diversos Devedores: Agentes e outros	423:628$285	12.778:4$145
CAIXA: Saldo existente . . .	. . . . . .	384:8$645
Rs. . . .	. . . . . .	128.616:5$294

PASSIVO

CAPITAL: 400.000 acções de 200$000	. . . . .	80.000:000$000
EMPRESTIMO EMITTIDO EM 1892: Saldo desta conta £ 2.263.000 — ao cambio par	. . . . .	20.115:555$550
FUNDO DE RESERVA: Saldo desta conta	. . . . .	2.400:000$000
AMORTISAÇÃO DO CUSTO DA ESTRADA DE FERRO DO RIO CLARO: Importancia despendida	. . . . .	9.813:326$725
FUNDO DE OBRAS NOVAS E AUGMENTO DE MATERIAL RODANTE: Saldo desta conta	. . . . .	2.783:347$380
EMPRESTIMOS AUTORISADOS: á Companhia Estrada de Ferro do Dourado	600:000$000	
A' Companhia Estrada de Ferro Pitangueiras	200:000$000	800:000$000
CAUÇÕES: da Directoria e outros .	. . . . .	53:000$000
PESSOAL: de Dezembro de 1909.	. . . . .	557:582$330
BONUS: Não reclamados . . .	212$760	
EMISSÃO DE 1907: Importancia de fracções em dinheiro não reclamadas	2:746$651	
DIVIDENDOS: Não reclamados. .	72:892$540	75:851$951
DIVERSOS CREDORES: Agentes na Europa e outros	. . . . .	421:482$109
	Somma . .	117.020:146$045
RECEITA GERAL: Saldo desta conta	. . . . .	11.596:413$249
Rs. . . .	. . . . . .	128.616:559$294

S. Paulo, 14 de Maio de 1910

Francisco Antonio de Souza Queirós,
Vice Presidente.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPESA

DE

Janeiro a Dezembro de 1909

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

BALANCETE da Receita e Despesa de Janeiro a Dezembro de 1909

RECEITA		
Passageiros	2.537:629$070	
Trens especiaes	14:065$220	
Encommendas e bagagens, valores, etc.	600:231$470	
Animaes por trens de passageiros	48:229$820	
Telegrammas	225:384$290	
Mercadorias	22.742:071$480	
Animaes por trens de cargas	140:073$050	
Armazenagens	24:740$600	
Commissão pela arrecadação dos impostos Estadual e Federal	25:487$138	
Saldo de aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	21:569$770	
Aluguel de estações e suas dependencias	67:025$000	
Rendas diversas arrecadadas nas Linhas		
A saber:		
Carga e descarga de vagões, aluguel de casas e de compartimentos para restaurantes, multas, venda de objectos abandonados e outras	50:287$210	26.496:794$118
Rendas diversas arrecadadas no Escriptorio Central		
A saber:		
Emolumentos	18:104$000	
Juros e Commissões	317:437$770	
Diversas outras rendas	279:515$841	615:057$611
Rs.		27.111:851$729

DESPESA		
Administração Geral e Contabilidade	336:448$776	
Conservação das linhas	2.900:057$404	
Locomoção	5.474:312$588	
Trafego	2.241:912$759	
Telegrapho e electricidade	354:881$681	
Almoxarifado	136:991$148	
Saldo de aluguel de carros, vagões e encerados	133:215$610	
Contadoria Central	63:224$450	
Despesas diversas das linhas		
A saber:		
Consumo d'agua nas estações, annuncios, sellos e telegrammas, impostos, indemnisações, baldeação de inflammaveis, custeio da estação do Ramal Ferreo Campineiro, e diversas outras despesas	45:914$180	11.686:958$596
Escriptorio Central	326:531$075	
Gastos Geraes	141:304$886	
Juros	1:713$840	
Serviço Florestal	145:139$354	
Imposto sobre capital	160:000$000	
Diversas outras despesas	10:200$413	784:889$568
		12.471:848$164
Saldo a favor da Receita		14.640:003$565
Rs.		27.111:851$729

S. Paulo, 14 de Maio de 1910.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central

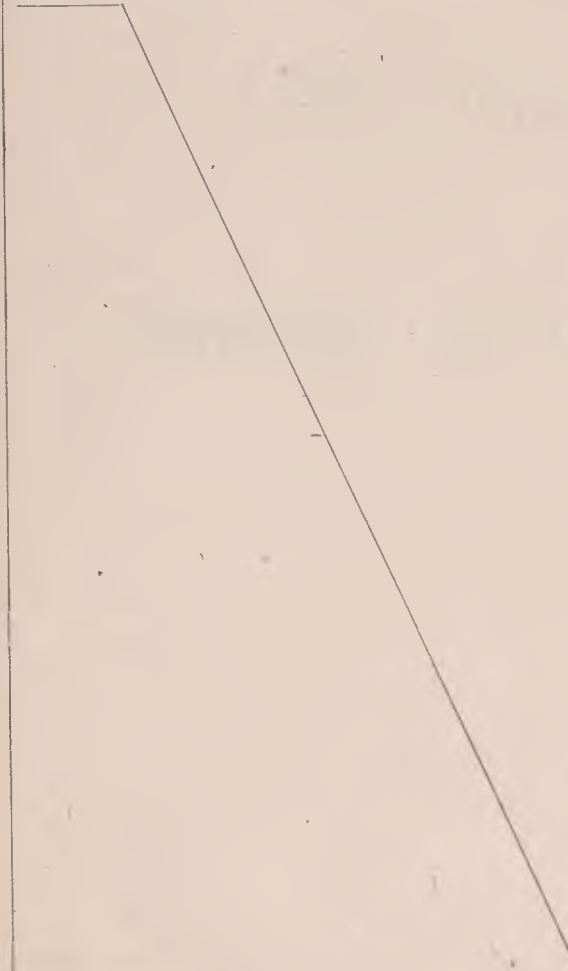
James W. Gray,
Guarda Livros

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

apurado

NO ANNO DE 1909

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

DISTRIBUIÇÃO do saldo geral apurado no anno de 1909

DEBITO	
Juros da divida externa, pagos em 1909 . . .	1.846:167$330
Importancia applicada á amortisação do custo da Estrada Rio Claro	795:233$390
Para pagamento de dividendos do primeiro e do segundo semestre do exercicio.	8.000:000$000
Imposto sobre os dividendos distribuidos . . .	200:000$000
Para o fundo de reserva.	200:000$000
Para o fundo de pensões	500:000$000
Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante.	1.000:000$000
Abatimento no custo da Linha Fluvial do Mogy-Guassú, cuja conta fica extincta	80:000$000
Lucros que passam para o exercicio seguinte . .	5.021:179$859
Rs. . . .	17.642:580$579

CREDITO	
Lucros que passaram do anno de 1908	3.002:577$014
Saldo deste anno	14.640:003$565
Rs. . . .	17.642:580$579

São Paulo, 14 de Maio de 1910

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

James W. Gray,
Guarda Livros.

LISTA GERAL

dos

SENHORES ACCIONISTAS

Relação dos Snrs. Accionistas,

em 30 de Abril de 1910

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	A		
1	Abeilard de Almeida Pires	18	3
2	Achilles Schwob	39	7
3	Adail, f.ª de d. Maria I. de Carvalho Quartim.	2	0
4	Adalberto de Freitas Reys, menor	85	13
5	Adão Gray	11	2
6	Adelaide Alves Guimarães	95	14
7	„ Augusta de Carvalho	27	9
8	„ Belmira Mugnaine	4	0
9	„ Honoria Martines	35	7
10	„ de Moraes Barros	320	28
11	„ „ „ Barros, f.ª de J. P. Moraes	11	2
12	Adelaide Rocha, menor	16	3
13	Adelia Sá	2	0
14	„ de Siqueira Antunes de Oliveira, menor	53	10
15	Adelina de Lara Campos, menor	28	5
16	Adelino Domingos Neiva, menor	23	4
17	Adeodato de Andrade Botelho	4	0
18	Adolpho, f.º de José Adolpho Michelet	37	7
19	„ F. Oppenheim	266	25
20	„ Heydenreich	357	30
21	„ Hildebrand	21	4
22	„ da Silva Neiva, menor	23	4
23	Adriana Maria da Conceição	3	0
24	„ de Toledo Piza	13	2
25	Affonso Augusto Ribeiro	6	1
26	„ Giongo	8	1
27	„ Olegario Ferreira Pinto	106	15
28	„ de Paula, menor	11	2
29	„ Pires Fleury	27	9
30	„ Ráo	25	5
31	Agnés Bradshaw	4	0
32	Agnello Leite, dr.	4	0
33	Agostinho Chiarelli	42	8
34	„ f.º de Gabriel Ribeiro dos Santos	5	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
35	Agostinho Lebre de Castilho	10	2
36	Alayde, f.ª de Arthur da Silva Araujo . .	6	1
37	Albano de Azevedo e Souza	15	3
38	„ dos Santos, menor.	21	4
39	Albert Debaise.	32	6
40	Albertina de Azevedo Guedes.	2	0
41	„ Carneiro Neves	23	4
42	„ „ Neves Filha	53	10
43	„ f.ª de Alberto Lion	2	0
44	„ Müller	35	7
45	„ Prado de Oliveira, menor . . .	10	2
46	„ da Silva Prado.	261	25
47	Alberto de Castro Menezes, Dr.	53	10
48	„ f.º de d. Maria I. de Carvalho Quartin	2	0
49	„ f.º do Dr. Thomaz Whately . . .	12	2
50	„ Gourgues.	17	3
51	„ Israel	320	28
52	„ Lage	85	13
53	Alberto Lübbers	266	25
54	„ de Moraes Bueno	110	16
55	„ dos Santos Dumont	1.066	65
56	„ Schultz	210	23
57	„ da Silva Neiva, menor	23	4
58	„ Vanden Brande	12	2
59	„ Villares	126	17
60	Alberic Lerequier	21	4
61	Albino Alves de Camargo	555	40
62	Alcides de Lara Campos, menor	28	5
63	Alcyr, f.º do Dr. Reynaldo Porchat . . .	3	0
64	Alda, f.ª de João Tapié	75	12
65	„ da Silva Prado	536	39
66	Alexandre Augusto Mendes	71	12
67	„ f.º de Alexandre Augusto Mendes	34	6
68	„ José Pedroso	20	4
69	„ Leal	50	10
70	„ Theophilo Alves do Valle, menor	56	10
71	Alexandrina Amelia de Vasconcellos . .	42	8
72	„ Augusta da Silva	4	0
73	„ Leopoldina de Abreu . . .	10	2
74	Alfred Hutin	138	18
75	„ Levy	756	50
76	„ Richard Foot, menor	1	0
77	„ Williams	52	10
78	Alfredo Alberto de Ribeiro de Mendonça .	18	3

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
79	Alfredo Chauvot	52	10
80	„ Claudio da Silva	54	10
81	„ f.º de Joaquim Pio Pimenta Bueno	11	2
82	„ f.º de d. Maria Xavier de A. Campos	6	1
83	„ Fomm Garcia Redondo	8	1
84	„ José Teixeira, dr.	80	13
85	„ Leite. Rodrigues Torres	151	20
86	„ Maia	24	4
87	Alice, f.ª de Domingos F. Pereira Porto .	5	1
88	„ f.ª de Francisco A. Pereira Borges .	8	1
89	„ Gertrudes Foot, menor	2	0
90	„ Lucron	21	4
91	„ Malta	106	15
92	„ Maria, f.ª do Conde Monteiro de Barros	118	16
93	„ Martins de Almeida	100	15
94	„ Noronha Torresão Galvão	150	20
95	„ da Porciuncula	1.173	71
96	„ de Souza Carvalho de Mendonça.. .	150	20
97	„ W. Gray	127	17
98	Aline Openheim, menor.	2	0
99	Alphonse Levy	109	15
100	„ Meyer Picard	14	2
101	„ Boche	12	2
102	Alvaro de Abreu	533	39
103	„ Lage, menor	85	13
104	„ Teffé von Hoonholtz	200	22
105	Alzira Monteiro de Barros Limpo de Abreu.	90	14
106	„ Reichert Nielsen	12	2
107	„ da Silva Prado, menor	304	27
108	Amador. f.º de Antonio Nunes de Oliveira.	17	3
109	Amalia Alves de Lemos.	29	5
110	„ Levy	50	10
111	„ de Oliveira Camargo	266	25
112	„ Pfann	50	10
113	Amando de Barros	400	32
114	Amaro Pedroso de Moraes, menor . . .	13	2
115	Ambrosina Augusta Sterry.	123	17
116	„ Pinto Nunes Gomide, herança .	266	25
117	Ambrosio Nelson de Oliveira	155	20
118	Amelia de Andrade Villares	93	14
119	„ baroneza de Hillmar von Ende . .	482	36
120	„ Barretto	25	5
121	„ Bemvinda da Costa Carvalho. . .	8	1
122	„ Eufrosina Quartim	42	8

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
123	Amelia, f.ª de Alexandre Augusto Mendes .	34	6
124	„ f.ª de Maria I. de Carvalho Quartin	2	0
125	„ Gaspar de Almeida	155	20
126	„ de Moraes Camargo	115	16
127	„ de Paula Ramos	306	27
128	„ da Porciuncula Alves de Araujo. .	1.022	68
129	„ da Rocha Leão	97	14
130	„ Snape	29	4
131	„ Teixeira Badaró	46	9
132	Amelie Mazières	15	3
133	Americo Ferreira de Abreu.	85	13
134	Amy Foot	188	21
135	Anardina Ribeiro Bittencourt	84	13
136	André Dennery	153	20
137	„ Frétin, menor	3	0
138	„ Lièvre	11	2
139	Andreas Schmidt, herança	67	11
140	Anesia Canto e Mello	4	0
141	Anesio, f.º de Bernardino José Leite . .	6	1
142	Angelica Augusta de Carvalho.	55	10
143	Angelina de Aguiar	12	2
144	„ f.ª de Cesar Pereira de Souza. .	7	1
145	Angelo Alves de Assumpção, conego. . .	10	2
146	„ Amoroso	100	15
147	„ f.º de Edgard Ferreira de Carvalho	12	2
148	„ Francischini	5	1
149	Aniceto Vaz Barjas	15	3
150	Anisio de Lara Campos, menor	21	4
151	Anna Abiah da Silva Prado	984	61
152	„ Alves do Amaral	256	25
153	„ „ de Camargo	132	18
154	„ „ Pinto	234	24
155	„ de Barros Vidigal, menor	10	2
156	„ Barthe	119	16
157	„ B. de Assis Pacheco	500	37
158	„ B. de Souza Aranha	580	41
159	„ B. Prado Pereira Pinto	2.250	125
160	„ de Breuilpont	78	12
161	„ Brotero de Barros	192	22
162	„ Candida Bresser Monteiro, menor. .	17	3
163	„ „ Neves Lobo.	7	1
164	„ Cesar Varella	46	9
165	„ Delmira Fleury	100	15
166	„ Edith Vaz de Carvalhaés	23	4

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
167	Anna Elisa de Andrada Machado. . . .	98	14
168	„ f.ª de A. C. Gomes dos Reys . . .	5	1
179	„ f.ª de Fernando Vieira de Moraes. .	7	1
170	„ f.ª de d. Maria X. de A. Campos . .	6	1
171	„ da Fonseca Bicudo	151	20
172	„ Francisca da S. M. de Barros, herança	81	13
173	„ Gabriella de Camargo Almeida . .	12	2
174	„ Gertrudes Ferraz	1	0
175	„ „ Ferraz, de Cravinhos . .	28	5
176	„ Henriqueta de Siqueira Mello . . .	9	1
177	„ Iolanda, f.ª de Caio da S. Prado . .	36	7
178	„ Joaquina de Freitas Backheuser . .	304	27
179	„ „ Prado Aranha, herança. .	213	23
180	„ Kaier Hirsch	5	1
181	„ de Lacerda Penteado	125	17
182	„ de Lourdes, f.ª de José M. da Fonseca	35	7
183	„ Luiza Dulley, herança	93	14
184	„ Luiza de Campos, menor	108	15
185	„ Malezewska.	42	8
186	„ Maria Augustine Fontes.	30	6
187	„ Monteiro de Barros Conceição. . .	90	14
188	„ Mourão Serpa Pinto	100	15
189	„ de Paula, menor	11	2
190	„ Quirino dos Santos	19	3
191	„ de Queiroz Telles.	151	20
192	„ Rita Lage, menor	85	13
193	„ Sancha, f.ª de Conrado A. de Oliveira	5	1
194	„ da Rocha Leão Macedo	10	2
195	„ da Silva Prado.	357	30
196	„ Soares, menor	1	0
197	„ Vicencia da Silva Prado, menor . .	304	27
198	„ Zimmermann	21	4
199	Anne Danel	10	2
200	Antonia Adelaide Martins Vieira	5	1
201	„ Delphina de Toledo	85	13
202	„ Ellis da Silva Araujo.	65	11
203	„ Eufrosina de Almeida Corrêa . .	100	15
204	„ Fausta Pereira Jordão	241	24
205	„ f.ª de Adolpho do Amaral Campos	10	2
206	„ Maria Ribeiro Gavião	205	22
207	„ Moreira Galvão	5	1
208	„ da Silva Telles	6	1
209	„ Soares	134	18
210	Antonieta de Amorim Rodrigues, menor .	67	11

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
211	Antonieta de Borba	10	2
212	„ f.ª de João Tapié	67	11
213	„ Penteado da Silva Prado . . .	1.000	62
214	Antonina Alves do Amaral, menor . . .	257	25
215	„ Lemme Ravaschieri	10	2
216	Antonio Alfredo Vaz Cerquinho	1.443	84
217	„ de Almeida Corrêa	55	10
218	„ „ „ Prado, herança. . .	1	0
219	„ Alvares Leite Penteado	810	53
220	„ Augusto de Almeida Cardia . .	1.600	92
221	„ „ Bezerra Paes, herança. .	23	4
222	„ „ f.º de C. A. Montʳᵒ de Barros	27	5
223	„ „ f.º de J. P. Machado Portella	46	9
224	„ „ Monteiro de Barros . .	2.346	129
225	„ „ Paes	56	10
226	„ „ da Silva Lima	2	0
227	„ Barbosa Ferraz.	213	23
228	„ Barbosa dos Santos	300	27
229	„ Benedicto Pereira	32	6
230	„ Bento Domingues de Castro . .	28	5
231	„ Bresser Monteiro, menor . . .	30	6
232	„ Bulcão Guidice, menor	2	0
233	„ de Campos Serra Filho, menor. .	9	1
234	„ Cardoso dos Santos, herança . .	1	0
235	„ Carlos Ribeiro de A. M. e Silva J.ºʳ	18	3
236	„ Carneiro Neves Filho.	53	10
237	„ Coelho da Gama	230	24
238	„ Columbus	108	15
239	„ Cornelio, f.º de Gabriel R. dos Santos	6	1
240	„ Cunha	4	0
241	„ Dias Ferraz de Arruda	39	7
242	„ Dias Pacheco	180	21
243	„ Domingos França	128	16
244	„ Ferreira de Carvalho.	213	23
245	„ Ferreira Junior.	200	22
246	„ Fernandes de Barros Cobra. . .	213	23
247	„ de Figueiredo Machado	32	6
248	„ f.º de Adolpho C. de Mattos Barreto	25	5
249	„ „ „ Antonio Celidonio G. dos Reys	5	1
250	„ „ „ Antonio Q. dos Santos Filho	138	18
251	„ „ „ d. Emiliana Justina de Olivr.ª	6	1
252	„ „ „ Francisco de Almeida Ferraz.	6	1
253	„ „ „ Francisco de Oliveira. . .	6	1
254	„ „ „ Lucheta Luis	49	9

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
255	Antonio, f.º de Manuel P. Leite de Barros .	2	0
256	„ Forster	6	1
257	„ Francisco de Paula Souza . . .	1	0
258	„ „ Pereira de Carvalho . .	300	27
259	„ Gonçalves Fontes	200	22
260	„ Henrique de Araujo Cintra, herança	7	1
261	„ Joaquim de Carvalho Filho . . .	262	25
262	„ „ Dias de Abreu	53	10
263	„ José de Almeida Camargo . . .	2	0
264	„ „ Duarte Moreira	79	13
265	„ „ Ribeiro	10	2
266	„ de Lacerda Franco	900	57
267	„ Leme, f.º de Adalberto de Q. Telles	18	3
268	„ Leite de Almeida	9	1
269	„ „ „ Prado, Junior	171	21
270	„ Luiz de Assumpção, menor . . .	28	5
271	„ de Macedo Ferreira, menor . . .	26	5
272	„ Manuel de Arruda Alvim . . .	7	1
273	„ „ Rodrigues, herança . . .	34	6
274	„ de Mello Nogueira, menor . . .	75	13
275	„ Mercado	53	10
276	„ Nunes Ribeiro	200	22
277	„ Paulino Gonçalves Benjamin, conego	108	15
278	„ de Padua Salles	500	37
279	„ Pereira da Costa	48	9
280	„ Pinheiro Nobre	31	6
281	„ Prospero	42	8
282	„ de Queiroz Telles	125	17
283	„ Ribeiro dos Santos, herança . . .	23	4
284	„ „ de Lima	87	13
285	„ da Rocha Cintra, menor	8	1
286	„ dos Santos Carvalhinho	80	14
287	„ da Silva Prado	1.651	95
288	„ „ „ Prado, de Mattão . . .	150	20
289	„ „ „ Prado Netto, menor . .	4	0
290	„ da Silveira Rezende, menor . . .	174	21
291	„ Soares de Gouvêa	180	21
292	„ „ „ Oliveira	39	7
293	„ de Toledo Lara	2.250	125
294	„ Worschke, Jundiahy	3	0
295	Aracy, f.ª de Heitor Tobias de Aguiar . .	1	0
296	Arcebispado da Bahia	8	1
297	Aristides de Lara Toledo Piza, menor . .	42	8
298	Armand de Siorac	8	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
299	Armando de Abreu	533	39
300	„ Alvares Penteado	1.000	62
301	„ Prado, dr.	170	21
302	Arminda Carmelita Ferraz	3	0
303	Arnaldo Augusto Vieira de Carvalho, dr. .	106	15
304	„ f.º de Domingos F. Pereira Porto .	5	1
305	Arthur de Almeida Rezende	100	15
306	„ d'Avila Rebouças, herança . . .	166	20
307	„ de Azevedo Marques	1	0
308	„ & Ed. Levy	420	33
309	„ Ferreira Coelho	35	7
310	„ f.º de Angela dell'Anese	106	15
311	„ f.º de Arthur da Silva Araujo . .	6	1
312	„ Franco Mourão	37	7
313	„ Jambeiro Costa, dr.	4	0
314	„ Kahn	106	15
315	„ Levy	21	4
316	„ Martins da Costa Passos, dr. . .	100	15
317	Arthur Porchat de Assis	10	2
318	„ Teixeira de Camargo	40	8
319	Arturo Santucci	5	1
320	Ascanio Villas Boas, dr.	66	12
321	Associação Beneficente "Jesus Maria José".	10	2
322	„ Commercial de Santos. . . .	80	13
323	„ Protectora da Infancia Desvalida	2.133	110
324	„ „ dos Morpheticos de Jundiahy	18	3
325	„ Soccorros Mutuos Artes e Officios	64	12
326	Augusta Birle	18	3
327	„ Emma Catharina Hempel . . .	133	18
328	„ F. Hoff, menor	10	2
329	„ Feusk Fransel	7	1
330	„ Hoff	77	13
331	„ Teixeira de Campos Assumpção .	106	15
332	Auguste Demanet.	4	0
333	„ Hennin	213	23
334	Augustine Gundelfinger	42	8
335	Augusto Cesar de Mattos	356	30
336	„ Ferreira dos Santos	50	10
337	„ f.º de Antonio Leme da Fonseca .	531	39
338	„ Haas	5	1
339	„ Lantz.	10	2
340	„ Marcellino Simões.	22	4
341	„ de Oliveira Camargo	112	16

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
342	Augusto de Paula Ramos	16	3
343	„ „ Souza Marques, dr.	50	10
344	Aurelia C. Pacheco Jordão	54	10
345	Aurora Rodrigues Dias	66	12
346	„ dos Santos Silveira	53	10
347	Avelina de Barros Borges	26	5
348	Avelino Pacheco de Toledo	23	4
	B		
349	Balbina Leal Pimenta Bueno	16	3
350	Banco Commerciale Italo-Brasiliano	10.020	513
351	Banque de Paris et des Pays Bas	41.304	2.077
352	Bank of Scotland, London	30.000	1.512
353	Barão Hilmar von Ende	46	9
354	„ de Muritiba	213	23
355	„ de Tatuhy	900	57
356	Baroneza de Arary	2.882	156
357	„ „ Ibira-Mirim	56	10
358	„ „ Itajubá	213	23
359	„ „ Jacarehy	500	37
360	„ „ Muricy	74	12
361	„ „ Nioac	533	39
362	„ „ Santa Eulalia	50	10
363	Basilio da Silva Cintra	14	2
364	Beatrice Madeleine Wysard, menor	17	3
365	Beatriz, f.ª de Alvaro de Aguiar Vallim	3	0
366	„ „ de Sydney James Crowther Smith	1	0
367	„ „ do Visconde de La Tour	22	4
368	„ Penteado Prado, menor	5	1
369	Bellarmina Pinheiro e Prado	40	8
370	Bemvinda Alves Ferreira	6	1
371	Benedicta Alves de Mello Nogueira	1.274	76
372	„ f.ª de Adolpho do Amaral Campos	10	2
373	„ Maria Carneiro	600	42
374	„ Maria da Conceição	320	28
375	Benedicto de Aguiar Peçanhã	12	2
376	„ Antonio Fidelis	32	6
377	„ Augusto Ferreira	7	1
378	„ Castilho de Andrade	5	1
379	„ Cesario de Oliveira	13	2
380	„ Guimarães, menor	10	2
381	„ Octaviano de Brito	22	4
382	„ P. Alves de Souza, monsenhor, dr.	6	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
383	Benjamim Antunes de Oliveira Junior, menor	53	10
384	„ Blum	292	27
385	„ Couto, menor	11	2
386	Benta, f.ª de Fernando Vieira de Moraes .	7	1
387	Bento Antonio Pereira	57	10
388	„ José Carvalho.	2.850	155
389	„ de Lacerda Filho	110	16
390	„ Loeb	89	13
391	„ Pinto do Rego Freitas	710	48
392	„ Quirino dos Santos	517	38
393	Bernard Hass	160	20
394	Bernardina F. de Campos	7	1
395	Bernardino Gonçalves Martins Vieira . .	5	1
396	Bernardo Hoff, menor	11	2
397	Bertha Despaux	57	10
398	„ f.ª de Francisco G. Guimarães . .	16	3
399	„ f.ª de Thomaz Whately	12	2
400	„ Münzer	5	1
401	Bertholina Maria de Jesus Franco . . .	2	0
402	Bertilia Ribeiro de Mendonça.	2	0
403	Bismark, f.º de d. Maria Honoria. . . .	2	0
404	Boaventura Rodrigues de Souza . . .	169	20
405	Boris Frères	1.641	94
406	Branca Corrêa de Moraes	10	2
407	Brasilia Carolina de Andrada Machado. .	82	13
408	„ Dias Leite	59	10
409	„ Pacheco de Camargo	50	10
410	„ Pompeu Franco de Andrade, menor	2	0
411	Brasilianische Bank für Deutschland . .	894	57
412	Brasilina Amelia Pedroso	85	13
413	„ da Silva Fonseca	22	4
414	Braz Augusto Monteiro de Barros . . .	1.066	65
415	British Bank of South America, Limited .	1.471	86
	C		
416	Caio Penteado Prado, menor	29	5
417	Caixa A. dos Empregados da Cont. Central.	54	10
418	Camillo Antonio de Moraes	66	11
419	Camillo Soares de Camargo	80	13
420	Candida Augusta de Andrade	301	27
421	„ de Campos Barros	1.706	97
422	„ Elisa de Carvalho Melchert . . .	200	22
423	„ f.ª de Adolpho do Amaral Campos	10	2

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
424	Candida Honoria, f.ª de d. Maria Honoria .	35	7
425	„ de Lacerda Franco	85	13
426	„ Ribeiro de Mendonça	2	0
427	Candido Francisco Saldanha	21	4
428	„ Gonçalves Gomide, herança . .	433	34
429	„ f.º de Juvenal Corrêa de Mello .	2	0
430	„ de Moraes Rocha	21	4
431	„ Torales de Gismenes	112	16
432	Canuto José Saraiva Junior	1	0
433	Capella de São João Baptista da Lagôa .	106	16
434	Capitaine Campêche	22	4
435	Carlo Pareto & C.	213	23
436	Carlos Alberto Ferreira Brandão, dr.. . .	300	27
437	„ „ f.º de Carlos D. de Carvalho	5	1
438	„ de Andrade Villares	1.066	65
439	„ Augusto, f.º do dr. Erasmo do Amaral	13	2
440	„ „ Hoff	75	12
441	„ „ Monteiro de Barros . . .	170	21
442	„ „ Pereira Guimarães . . .	206	22
443	„ Eduardo, f.º de Manuel da Cunha Lobo	8	1
444	„ Emilio de Azevedo Marques . . .	65	11
445	„ Engler	10	2
446	„ f.º de Domingos Roque da Silva .	185	21
447	„ „ „ d. Henriqueta M. da Conceição	33	6
448	„ „ „ Joaquim Mendonça Filho . .	1	0
449	„ „ do dr. Thomaz Whately. . . .	12	2
450	„ Penteado Prado, menor	10	2
451	„ G. Rheingantz, herança	213	23
452	„ Gaetani	21	4
453	„ Gilardi	334	29
454	„ José Schulmann, menor	3	0
455	„ Luiz, f.º de Cesar Pereira de Souza	3	0
456	„ Olympio Leite Penteado	48	9
457	„ Paes de Barros	2.560	140
458	„ Reis	248	24
459	„ Ringmann	30	6
460	„ Schimmler	33	6
461	„ Schorcht	300	27
462	„ Schorcht Junior	234	24
463	„ Vasconcellos de Almeida Prado . .	609	42
464	Carlota, f.ª do dr. Paulo Pinto de Almeida	64	11
465	„ Novaes de Borba	10	2
466	Carmelina Prates da Silva Baptista . . .	73	12
467	Carmen Cecilia Monteiro de Barros Cresta	16	3

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
468	Carmen f.ª de Antonio Pereira de Queiroz.	1	0
469	„ „ „ Aquillino Negrini	2	0
470	„ „ „ Basilio José Pompeu . . .	4	0
471	„ „ „ do Val	742	49
472	Carolina Ambrosina Franzen	35	7
473	„ de Assis Pacheco	200	22
474	„ Augusta de Moraes e Silva . .	96	14
475	„ „ Vaz de Carvalhães . .	93	14
476	„ Borges Schmidt	10	2
477	„ Corrêa Cardoso	67	11
478	„ f.ª de Francisco de Oliveira . .	6	1
479	„ Harrah Brégy	594	42
480	„ Moreira da Cruz	32	6
481	„ Prado da Silva Prado	1.549	89
482	„ Rudge Ramos Parada	4	0
483	„ Tamandaré Teixeira	48	9
484	Casa Pia de São Vicente de Paulo . . .	116	16
485	Cassio, f.º de Leovigildo da Silva Prado .	32	6
486	Catharina Forster.	1	0
487	„ Schorcht	400	32
488	Catherine Ellis Lawrence, menor. . . .	10	2
489	Cecilia Almeida	100	15
490	„ Carmen Monteiro de Barros . . .	33	6
491	„ f.ª de José Adolpho Michelet . .	38	7
492	„ Jordão Pereira Bastos	7	1
493	„ Luiza, f.ª de Alfredo A. Souza Rangel	21	4
494	„ de Moraes Monteiro de Barros . .	2.000	112
495	Celestina Beck.	5	1
496	„ Bourroul	12	2
497	Celestino S. de Azevedo.	38	7
498	„ f.º de d. Mariana Prada . . .	22	4
499	Celia, f.ª de d. Maria Xavier de A. Campos.	6	1
500	Celika Bonino, menor	53	10
501	Celina de Lacerda Pereira Pinto	770	51
502	Celisa da Silveira Rezende.	176	21
503	Celso da Silveira Rezende	177	21
504	Cenobelino de Barros Serra	9	1
505	Centro Academico Onze de Agosto . . .	6	1
506	„ Beneficente dos Empregados da Locomoção da Companhia Paulista. .	42	8
507	Cesarino Irmãos & Comp.	160	20
508	Cesario Trivellato.	50	10
509	Charles Frank Andrews	446	34
510	„ J. Harrah Junior	594	42

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
511	Charles Leopold Hirsch	5	1
512	„ Levy	750	50
513	„ Maurice Hennin, menor	50	10
514	„ Weiler & C.	620	43
515	Christina, f.ª de Fernando Vieira de Moraes	7	1
516	„ Quirino dos Santos	19	3
517	Christiano Adolpho Pohlmann.	85	13
518	Christovão Junqueira de Almeida, menor .	32	6
519	„ Falcone	2	0
520	Cicero, f.º de João Pinto Ferraz	7	1
521	Cid, f.º de Pedro F. de Camargo	5	1
522	Cincinato, f.º de Alfredo Braga	1	0
523	Clara de Andrade Pina	5	1
524	„ de Lacerda.	80	13
525	Clarice Couto, menor.	6	1
526	Claro, f.º de José Manuel da Fonseca . .	80	13
527	„ Robbé	50	10
528	Claudina de Paiva Azevedo, herança . .	5	1
529	„ Pinheiro e Prado	42	8
530	„ de Souza Sampaio	24	4
531	Clement Etchebarne	45	9
532	„ Schmidt	160	20
533	Clodomiro J. Rique	19	3
534	Clotilde de Araujo Rebello, menor . . .	25	5
535	„ Augusta Martins Vieira	5	1
536	„ f.ª do dr. Paulo Pinto de Almeida	64	11
537	„ Ribeiro de Mendonça	4	0
538	Clovis Nogueira	68	11
539	Collegio N. S. do Carmo de Guaratinguetá	200	22
540	C. Paulista de Seguros Maritimos e Terrestres	600	42
541	Comte Edouard de Montebron	225	23
542	„ Etienne de Montbron	100	15
543	Comtesse Renée de Meloises	68	11
544	Conde Alberto de Nioac	400	32
545	„ d'Escherny	315	28
546	„ Robert de Montebron	306	27
547	Condessa Carlos Monteiro de Barros . .	260	25
548	„ de Calvacante	42	8
549	„ Legge	2.650	145
550	„ Monteiro de Barros	1.382	81
551	Convento das Mercês de Itú	209	22
552	Corbiniano de Aquino Fonseca	150	20
553	Cornelia Rodrigues Peixoto	320	28
554	Custodio Candida Martins Vieira . . .	5	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
555	Cyra da Silveira Rezende	176	21
556	Cyro, f.º de Bernardino José Leite . . .	6	1
	D		
557	Daniel Campbell	21	4
558	„ Heydenreich	500	37
559	„ Kruss	2	0
560	„ José Rodrigues	3.200	172
561	Dario, f.º de Gabriel Pupo Nogueira . .	4	0
562	„ Rudge da Silva Ramos	2	0
563	„ Sebastião de Oliveira Ribeiro, dr. .	6	1
564	Decimo Refinetti	10	2
565	Delphica Rodovalho de Sampaio	42	8
566	Deolinda Alves Porto de Siqueira . . .	60	11
567	„ Candida de Moraes Campos . .	83	13
568	„ Eugenia de Campos Toledo . .	200	22
569	„ Izabel de Campos, menor . . .	108	15
570	„ de Freitas Guimarães Malheiro .	304	27
571	Detlef Brune	740	49
572	Didimo, f.º de Benedicto Rolim	17	3
573	Dinorah, f.ª de Adolpho Cardoso	10	2
574	Diogenes de Lemos Azevedo, menor . .	15	3
575	Diogo de Abreu Teixeira	222	23
576	„ José de Andrada Machado	39	7
577	„ Machado	1	0
578	Dolores Martins	3	0
579	Domiciano Pereira de Campos	12	2
580	Domingas, f.ª de F. R. dos Santos Bonfim	181	21
581	Domingos Gabriel Fernandes Pereira . .	14	2
582	„ da Silva Moreira	213	28
583	Domitilia Alves Marcondes de Araujo . .	6	1
584	Donatilia, f.ª de d. Balbina C. Soares . .	10	2
585	Duarte Perez do Rego Monteiro, dr. . .	100	15
586	Dulce de Almeida Rudge, menor	35	7
587	„ de Carvalho, menor	16	3
588	„ Vallim, menor	3	0
589	Dulphe Pinheiro Machado	15	3
	E		
590	Edith Cornehls, menor	5	1
591	„ f.ª de Holger J. Kok	42	8
592	„ f.ª do dr. Reynaldo Porchat . . .	3	0

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
593	Edith Pereira da Rosa, menor.	140	19
594	Edmé Edouard Champion	100	15
595	Edmond Adolph Dreyfus	320	28
596	„ Loevenbach	240	24
597	Edmundo Gomes de Brito	25	5
598	Edouard Julien Levy, menor	133	18
599	„ Ullmo	106	15
600	Eduardo de Andrade Villares	1.066	65
601	„ f.º de Antonio Leme da Fonseca .	351	30
602	„ „ „ William John Sheldon . .	5	1
603	„ Forster	6	1
604	„ Mawell Rudge	1.116	68
605	„ Prates, conde de Prates. . . .	6.000	312
606	„ Rodrigues, de Mogy-Mirim . . .	36	7
607	„ da Silva Prado, menor	41	8
608	„ dos Santos Prates, menor . . .	64	11
609	Edward William Wysard	14	2
610	„ Steiner	1	0
611	Eglantina Penteado da Silva Prado . . .	1.066	65
612	Eleonor Mather	32	6
613	Elias Antonio, f.º do dr. Erasmo do Amaral	4	0
614	„ Quartim de Albuquerque	1	0
615	Eline Maria, f.ª de Holger Jansen Kok . .	42	8
616	Elisa Adelaide de Oliveira	146	19
617	„ de Aguiar de Andrada	2.000	112
618	„ Annie Tindal	106	15
619	„ de Assumpção Amarante Cruz, menor	66	11
620	„ Bernabé Vaz de Carvalhães. . . .	59	10
621	„ Blomeley	24	4
622	„ Borges Motta	10	2
623	„ f.ª de Affonso Pires Fleury . . .	9	1
624	„ „ „ Edmundo Wright	4	0
625	„ Fomm Garcia Redondo	6	1
626	„ Franco Mourão.	104	15
627	„ Harrah	594	42
628	„ Josephina de Andrada Machado . .	98	14
629	„ de Mello Azevedo Marques	7	1
630	„ Monteiro de Barros Cavalcante . .	47	9
631	„ Pinheiro e Prado	6	1
632	„ da Silva Prado.	370	31
633	Elisabeth A. Hine, viuva de Philip Delamain	46	9
634	„ f.ª de Luiz Backheuser . . .	53	10
635	Ella Kuhn Hall	2	0
636	Ellen Biddell	58	10

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
637	Ellen Luiza Baggott	1	0
638	Elsa Hoff, menor	10	2
639	Elsie Broad, menor	6	1
640	Elvira, f.ª de Angela dell'Anese	107	15
641	„ „ „ d. Ernesta M. Buchi . . .	21	4
642	„ „ „ Francisco de Almeidâ Ferraz	6	1
643	„ „ „ Francisco de Oliveira . . .	6	1
644	„ Gomes	17	3
645	„ de Paula Machado	448	34
646	„ Silva	2	0
647	Elza, f.ª de Gabriel Pupo Nogueira . . .	21	4
648	„ de Moraes de Aguiar, menor . . .	6	1
649	Emile Jourdan	109	15
650	Emilia da Fonseca Barros	4	0
651	„ Jordão Pereira de Souza	700	47
652	„ Marcondes Alves de Araujo . . .	131	18
653	„ de Paiva Meira	1	0
654	„ Slanino Mestrinho	10	2
655	Emilio Calcagno	38	7
656	„ Petronieri	45	9
657	„ de Toledo	42	8
658	„ van Haute	16	3
659	Eponina, f.ª de Adolpho do Amaral Campos	10	2
660	„ Prado Soares de Moura	304	27
661	Erasmo T. de Assumpção Junior, menor .	28	5
662	Ercilia Rudge da Silva Ramos, menor . .	2	0
663	Ercilla Alves Pinto	234	24
664	Ermelinda, f.ª de Manuel D. de Souza Lima	11	2
665	Erminia Ubelhart Lemgruber	418	33
666	Ernani de Moraes, menor	129	17
667	Ernesto Worms	53	10
668	Ernesto Campos, menor	108	15
669	„ f.º de d. Ernesta M. Buchi . . .	21	4
670	„ Mariano da Silva Ramos	42	8
671	„ Rudge da Silva Ramos	60	11
672	Escholastica de Lacerda	85	13
573	„ Melchert da Fonseca . . .	2.362	130
674	„ de Queiroz Telles	197	22
675	Escola de Commercio de São Paulo . . .	74	12
676	Esmeralda Augusta Escobar de Luné . .	2	0
677	„ f.ª de d. Virginia de A. de Godoy	8	1
678	Esperidião Eloy de Barros Pimentel . . .	160	20
679	Estevam Ferraz de Toledo	53	10
680	„ José Martins Vieira	5	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
681	Estevam Negreiros Guimarães.	6	1
682	Estephania, f.ª do Dr. Thomaz Whately .	12	2
683	Esther Blomeley	49	9
684	„ de Campos, menor	108	15
685	„ f.ª de d. Emiliana Justina de Oliveira	5	1
686	„ Quirino dos Santos.	19	3
687	„ Junqueira de Almeida, menor . .	32	6
688	Etelvina, f.ª de d. Ernesta M. Buchi . .	21	4
689	Ethel Mary White	5	1
690	Eudoxia Rosalina Pinto.	18	3
691	Eufrasia Teixeira Leite	5.000	262
692	Eufrosina de Aguiar Haupt	132	18
693	Eugen Biehn	250	25
694	Eugenia de Barros Oliveira.	73	12
695	„ Paulus	4	0
696	„ da Silva Prates.	266	25
697	„ Tamandaré Teixeira, menor. . .	48	9
698	Eugenio Dias Leite, conego	64	11
699	„ Gomes do Val	746	49
700	Evangelina, f.ª de Edgard F. de Carvalho .	13	2
701	„ „ „ Alberto de M. Moreira .	4	2
702	Evelina Hawes.	123	17
703	Everardo Toledo Bandeira de Mello . . .	75	12
	F		
704	Fabio Ramos	43	8
705	Fabrica da Matriz de Nossa Senhora da Penha	21	4
706	„ „ „ da Franca	1	0
707	Fausta Rodrigues Jordão	64	11
708	Faustina de Moraes Camargo	10	2
709	Fausto, f.º de Bernardino José Leite. . .	6	1
710	Felicidade da Rocha Leão	10	2
711	Felicio de Campos Cintra	176	21
712	„ Paes Ribeiro, tenente	29	5
713	Felicissima de Lara Toledo Piza, menor .	42	8
714	Felippe Cabral de Vasconcellos, menor. .	21	4
715	„ Rodrigues de Siqueira	10	2
716	Felisbino Rodrigues Vieira.	50	10
717	Felix Buscaglia, dr.	174	21
718	Felizardo A. Cavalheiro e Silva, dr. . . .	30	6
719	Fernando Aleixo de Moraes	14	2
720	„ Alvaro Bueno	9	1
721	„ f.º de Anna Brotero de Barros .	561	40

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
722	Fernando, f.º de Fernando Vieira de Moraes	7	1
723	„ Jorge de Barros	29	5
724	„ Terra, dr.	119	16
725	„ de Toledo Piza, menor	11	2
726	Fils de R. Picard & C.	76	12
727	Firmin Bergé	150	20
728	Firmina Firma de Andrade Cunha . . .	5	1
729	„ Pereira Teixeira	350	30
730	Firmino de Assumpção Teixeira	106	15
731	Flavio, f.º de Bernardino José Leite. . .	6	1
732	Flora Egydio	5	1
733	Florence May Tindal, menor	26	5
734	Floriano F. de Camargo Netto, menor . .	3	0
735	„ f.º de Odulpho Cardoso. . . .	10	2
736	Fortunata Fenili	7	1
737	„ Gabriella de Toledo.	54	10
738	„ H. de Araujo Rabello	3	0
739	Fortunato Theodoro Ferreira Bretas . . .	9	1
740	Francis W. Foot, menor	2	0
741	Francisca de Alcantara Madeira . . .	5	1
742	„ de Alvarenga	273	26
743	„ de Alves de Carvalho	5	1
744	„ de Toledo	177	21
745	„ de Paula	55	10
746	„ Carolina dos Anjos	12	2
747	„ das Chagas	14	2
748	„ Dabney de Avellar Brotero . .	330	29
749	„ Elisa H. de Camargo	4	0
750	„ Emilia Pacheco Jordão . . .	11	2
751	„ Eugenia, f.ª de José M. Passalaqua	34	6
752	„ „ Pinto e Silva. . . .	30	6
753	„ „ Teixeira Leite Bruhns .	120	17
754	„ f.ª de Henrique dos Santos Dumont	26	5
755	„ de Lacerda Azevedo	5	1
756	„ de Lara Toledo Piza, menor . .	42	8
757	„ Maria de Almeida	22	4
758	„ Reimão Sáes	11	2
759	„ Rezende de Almeida Mello . .	32	6
760	„ Setembrina de Queiroz Telles .	201	22
761	„ Silveira do Val	742	49
762	„ do Valle Cintra	117	16
763	Francisco de Albuquerque Calvacante, dr. .	53	10
764	„ „ Almeida Prado	10	2
765	„ „ Almeida Camargo	16	3

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
766	Francisco Alves de Oliveira	53	10
767	„ de Andrade Coutinho	53	10
768	„ Antonio de Oliveira	120	17
769	„ „ Pereira Borges	138	18
770	„ „ de Souza Queiroz	53	10
771	„ „ de Queiroz Telles	931	59
772	„ Augusto de Barros	12	2
773	„ „ Schulman, menor	2	0
774	„ Borges Pereira do Amaral, menor	17	3
775	„ Campeolo	29	5
776	„ Dias do Prado, menor	1	0
777	„ Farani	282	26
778	„ f.º de José F. de Assis Negreiros	586	41
779	„ „ „ „ Manuel da Fonseca	80	13
780	„ „ „ „ Maria Largacha Junior	12	2
781	„ Gomes Ferraz	56	10
782	„ Grotta	164	20
783	„ Guilhermino de Campos, herança	2	0
784	„ José Pereira dos Reys	74	12
785	„ „ Rodrigues	80	13
786	„ Lobo Leite Pereira	117	16
787	„ „ Soares de Souza e Mello	1.066	65
788	„ Magaldi	160	20
789	„ Maria Thomaz	21	4
790	„ Moura Brandão	10	2
791	„ de Oliveira	55	10
792	„ de Paula Oliveira Borges	665	45
793	„ „ „ Ramos e Azevedo	100	15
794	„ „ „ Medina Ramos	9	1
795	„ „ „ Rodrigues Alves	1.015	63
796	„ „ „ Simões dos Santos	23	4
797	„ Peixoto Ferreira de Souza	2.600	112
798	„ Ribeiro Santiago, dr.	150	15
799	„ da Rocha Mello	30	6
800	„ Rodrigues de Camargo, dr.	425	33
801	„ Soares de Camargo	1.102	67
802	„ Tavares Machado	10	2
803	„ Thut	3	0
804	„ Teixeira de Camargo	40	8
805	„ Vaz de Almeida	99	14
806	„ Verissimo	12	2
807	„ Villela de Paula Machado, dr.	550	40
808	„ Xavier Paes de Barros Filho	27	5
809	„ „ Pinheiro e Prado	50	10

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
810	Franklin Washington Hatch	1	0
811	Frederico Antonio de Barros Brotero, menor	20	4
812	„ Augusto Cesar de Mattos . . .	40	8
813	„ de Barros Brotero	300	27
814	„ José, f.º de Alfredo A. de S. Rangel	6	1
815	„ Merri	5	1
816	„ Vergueiro Steidel	5	1
	G		
817	Gabriel, f.º de Gabriel Pupo Nogueira . .	4	0
818	„ Pio da Silva Junior	28	5
819	Gabriella Aranha Rodovalho	134	18
820	„ de Azevedo Marques	3	0
821	„ Gomide.	54	10
822	Galdino Tobias de Lemos, dr., herança. .	160	20
823	Gastão Cahen	1	0
824	„ f.º do Barão de Nioac	27	5
825	„ f.º de Domingos Roque da Silva .	189	21
826	„ Pereira Dias menor	25	5
827	Gaston Weill	100	15
828	Geminiano Costa	106	15
829	Genebra de Aguiar Barros	413	33
830	George John Majoribanks	400	32
831	Georges Dreyfus	213	23
832	„ Levy	74	12
833	„ Levy, de Paris	10	2
834	Georgina, f.ª de Alfred Foot	3	0
835	„ „ „ d. Emilia Alves dos Santos	7	1
836	„ „ „ „ Maria Honoria . . .	2	0
837	„ Tamandaré Teixeira.	48	9
838	Geraldo Melillo & C.	13	2
839	Germaine de Breuilpont	110	16
840	„ Burchard, menor	452	35
841	Gertrude Edler	20	4
842	Gertrudes Carolina Pinto Neves, herança .	48	9
843	„ Paes de Barros, menor . . .	27	5
844	„ de Paula S. A. do Amaral, herança	61	11
845	Getulia, f.ª de Aquilino Negrini	2	0
846	Gervasio Ferreira de Araujo	5	1
847	Giacomo Define, Dr., f.º de Leonardo Define	106	15
848	Gil de Andrade Villares.	1	0
849	Giuseppe A. Pavani, menor	32	6
850	„ Strazzacappo	5	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
851	Godofredo Furtado, herança	26	5
852	Gonçalo da Silva Leme.	10	2
853	Gregorio, f.º de Antonio Leme da Fonseca	402	32
854	Guilherme de Andrade Villares	1.019	63
855	„ Cornehls, menor	6	1
856	„ Ellis, dr.	6	1
857	„ Florence	25	5
858	„ dos Santos Prates, menor . .	128	17
859	„ Vallim A. Rubião	25	5
860	Guilhermina Augusta de Oliveira . . .	2	0
861	„ f.ª de Antonio Gomes Lourenço	18	3
862	„ de Macedo.	13	2
863	„ Marcollina de Vasconcellos .	11	2
864	Guiomar, f.ª de Francisco G. Guimarães .	16	3
865	„ Junqueira de Almeida, menor. .	32	6
866	Gustave Baudoin	90	14
867	„ Billés.	19	3
868	Gustav Wutzke	11	2
869	Gustavo Adolpho Hoff	19	3
870	„ f.º de Alberto Lion	2	0
871	„ de Lara Campos	306	27
872	„ Rodrigues Doria	53	10
	H		
873	Harry Tyrrell Gray, menor.	2	0
874	Hector Adams, dr.	10	2
875	Heitor P. da Silva Baptista	140	19
876	„ Rudge da Silva Ramos.	2	0
877	Helena, f.ª de Alberto Lion	2	0
878	„ f.ª de Americo Machado	11	2
879	„ Gagstatter	63	11
880	„ Hamann	3	0
881	„ Paulina S. M. Guilhermina do Voys	85	13
882	Helvetia, f.ª de R. O. Kesselring	1	0
883	Henri Baumann	500	37
884	„ Dreyfus	53	10
885	„ Mennequin.	56	10
886	„ Weill	24	4
887	Henriette A. W. Vincens de Bouguereau .	200	22
888	Henrique Claro Cunha	125	17
889	„ Fretin, menor	4	0
890	Henrique Monteiro da Silva	250	25
891	„ dos Santos Dumont	141	19

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
892	Henrique Tinson	200	22
893	Henriqueta de Azevedo Marques	3	0
894	„ Flores	29	5
895	„ Molina Quartim	5	1
896	Henry Lêrolle	279	26
897	„ William White	42	8
898	Heraldo, f.º de H. P. Pimenta Bueno . .	9	1
899	Hercilia de Oliveira, menor	23	4
900	Herculano de Araujo Cintra	83	13
901	Hermann Chêne, padre	10	2
902	„ Levy	78	12
903	Hermann Heydenreich	137	18
904	Hermantina Sydow	106	15
905	Herminia de Lara Toledo Piza, menor . .	42	8
906	„ Michaellis	98	14
907	Hermantina, f.ª de Eduardo Limpo de Abreu	4	0
908	Herminda Mariano, menor	9	1
909	Herminio, f.º de Justiniana R. Maria das Florês	1	0
910	Hildebrando Coutinho Cintra	4	0
911	Honorata Maria Domingas, preta	5	1
912	Horacio de Aquino Fonseca	300	27
913	„ Gonçalves Pereira	10	2
914	Hortense Blot	41	8
915	Hospital Samaritano	68	11
916	Hippolito Marcondes Alves de Araujo . .	12	2
	I		
917	Ida Cornehls, menor	27	5
918	„ Norza	10	2
919	Idalina, f.ª de A. A. Rodrigues Dias . . .	66	11
920	Ignacio Ferreira de Camargo, herança . .	24	4
921	„ f.º de Manuel de Paula Leite de Barros	1	0
922	„ Penteado	7.003	362
923	Ildefonso Baptista de Oliveira	320	28
924	Iracema, f.ª de Rosalia de Lacerda Corrêa .	381	31
925	Iraydes Lopes Chaves	250	25
926	Iréne de Campos, menor	108	15
927	„ f.ª de Alberto Lion	2	0
928	Irma Goudier	150	20
929	Irmandade de Nossa Senhora do Rosario .	53	10
930	„ „ „ „ do Terço, de Santos	13	2
931	„ da Misericordia do B. Descalvado	89	14
932	Irineo Wagner	149	19

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
933	Ismael de Campos, menor	108	15
934	Ismenia de Almeida	6	1
935	„ de Campos, menor	108	15
936	„ f.ª de d. Emilia Alves dos Santos	7	1
937	Isolina Bodé	17	3
938	Ivan da Silva Bruhns	105	15
939	Izabel Andreza, f.ª de C. A. de Oliveira .	5	1
940	„ Maria de Moraes, menor	11	2
941	„ „ Paes Leme	37	7
942	„ „ da Silva	12	2
943	„ „ da Silva Pinto	4	0
944	„ Pinto Vieira Bueno.	31	6
945	„ de Toledo	19	3
946	„ tutellada do dr. Paulo de Moraes Barros	90	14
947	Izaura de Almeida Prado	100	15
948	„ f.ª de A. A. Rodrigues Dias . . .	66	11
949	„ de Moraes.	6	1
950	Izidore Aron	109	15
951	„ Haas	36	7
	J		
952	Jacintho Manuel de Moraes	10	2
953	„ Maria Cabral de Vasconcellos. .	533	39
954	Jacqueline de Breuilpont	7	1
955	Jacques Henri Barennes	62	12
956	„ Razzovich	213	23
957	Jalmy Pereira Dias, menor	25	5
958	James Fernie	10	2
959	„ L. Lausen	133	18
960	Janet Garthwaite	123	17
961	Jayme Pinto da Silva Novaes.	31	6
962	Jean L. Henri de Chêrade, cômte de Montbron	150	20
963	„ de Moras.	292	27
964	Jeanne Blanc	106	15
965	„ Marie Escudier, veuve Chausson .	216	23
966	„ de Merrs	50	10
967	„ Moyse Picard	70	12
968	„ Seintiniès.	10	2
969	Jeremias Rodrigues Netto	307	27
970	Jeronymo, f.º de Jeronymo Terra. . . .	25	5
971	Jessy do Amaral de Souza Queiroz . . .	11	2
972	Jesuino da Fonseca Leite	1.203	72
973	Joanna Bernardina de Oliveira	35	7

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
974	Joanna Rebello Monteiro de Barros . . .	340	29
975	João de Aguiar Pessanha	17	3
976	„ Alvares Rubião Junior	200	22
977	„ Alves Torres	21	4
978	„ Alves de Lima, dr.	5	1
979	„ Antonio de Oliveira Cesar, dr. . .	5	1
980	„ Antunes de Araujo Pinheiro, dr. . .	40	8
981	„ Baptista Ferraz, padre	105	15
982	„ „ Jordão, menor	10	2
983	„ „ Leme	10	2
984	„ „ de Moraes	106	15
985	„ „ Oger, padre	29	5
986	„ „ de Oliveira Cardoso . . .	13	2
987	„ „ de Oliveira Costa	70	12
988	„ „ da Silveira Mello	35	7
989	„ Barral, dr.	200	22
990	„ de Barros Brotero.	25	5
991	„ Bernardo Edelbrock	133	18
992	„ de Deus de Campos, menor . . .	108	15
993	„ de Campos Toledo	53	10
994	„ Carlos, f.º de Henrique Mayrink . .	1	0
995	„ Carlos Leite Penteado	48	9
996	„ Cecato	12	2
997	„ C. Santiago de Carvalho e Souza . .	22	4
998	„ Dias de Arruda	53	10
999	„ Ferraz de Almeida Prado	1.012	63
1.000	„ f.º de Antonio Nunes de Oliveira . .	17	3
1.001	„ f.º de João Pinto Ferraz	7	1
1.002	„ Ferreira Bonilha, menor	17	3
1.003	„ da Fonseca Bicudo	7	1
1.004	„ Franco Mourão	37	7
1.005	„ Freire Junior	60	11
1.006	„ Godoy Leme da Silva, menor . . .	10	2
1.007	„ Gomes do Val	742	49
1.008	„ Gonçalves de Oliveira	26	5
1.009	„ Guimarães, menor	10	2
1.010	„ Gustavo Cramer	106	15
1.011	„ de Lacerda Franco, herança	80	13
1.012	„ Lourenço Fernandes de Aguiar . .	160	20
1.013	„ Lourenço Siqueira, padre	58	10
1.014	„ Luiz de Lemos, dr.	297	27
1.015	„ de Macedo Ferreira, menor	26	5
1.016	„ Maria Paes	50	10
1.017	„ Maria de Paiva	37	7

N.º de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.018	João de Mattos Guimarães	100	15
1.019	„ de Oliveira Malheiro	93	14
1.020	„ Pacheco de Toledo	22	4
1.021	„ Pinto Carneiro	2.000	112
1.022	„ João Proost Rodovalho Junior, menor.	41	8
1.023	„ Rodolpho Forster	32	6
1.024	„ da Rocha Leão	10	2
1.025	„ Schulman, menor	1	0
1.026	„ Soares do Amaral	750	50
1.027	„ Thomaz, f.º de A. de S. L. M. Chaves	6	1
1.028	„ Thomaz Pereira do Amaral, menor .	17	3
1.029	„ Ugliengo	10	2
1.030	„ Vaz Louzan	44	8
1.031	„ Vicente Perez	212	23
1.032	Joaquim de Araujo Coutinho	2	0
1.033	„ de Araujo Pereira	106	15
1.034	„ Augusto Ribeiro do Valle . . .	50	10
1.035	„ d'Azevedo	35	7
1.036	„ Bicudo	20	4
1.037	„ Casemiro de Freitas	11	2
1.038	„ Corrêa de Araujo.	226	23
1.039	„ da Cunha Bueno	26	5
1.040	„ Feliciano da Silva	40	8
1.041	„ Ferreira Penteado	213	23
1.042	„ f.º de Antonio de Campos Toledo.	172	21
1.043	„ f.º de Jeronymo Terra	40	8
1.044	„ Francisco de Oliveira	8	1
1.045	„ Franco de Mello	1.000	62
1.046	„ Franco Mourão	37	7
1.047	„ Henrique de Araujo	106	15
1.048	„ José da Silva Pinto Filho, menor.	2	0
1.049	„ Leite do Canto	113	16
1.050	„ Leme Mourão	104	15
1.051	„ Marcellino da Silva Fialho. . .	72	12
1.052	„ Martins de Siqueira	160	20
1.053	„ Meira Botelho.	470	36
1.544	„ Pereira Carneiro Bastos . . .	10	2
1.055	„ dos Santos Prates, menor . . .	128	17
1.056	„ da Silva Prado	304	27
1.057	„ Simões Lameira	20	4
1.058	„ Silveira de Castro Barbosa . .	112	16
1.059	„ Teixeira Nogueira de Almeida .	1.581	91
1.060	„ Victor de Souza Meirelles . . .	160	20
1.061	„ Victorino de Toledo.	350	30

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.062	Joaquim Vilella de Oliveira Marcondes, dr.	25	5
1.063	„ Villac	32	6
1.064	Joaquina de S. Joaquim de A. G. B., Baroneza	352	30
1.065	„ f.ª de Manuel D. de Souza Lima	11	2
1.066	„ Pinheiro e Prado	13	2
1.067	„ Soares Proença Bueno	134	18
1.068	Johann Haasis.	144	19
1.069	John Frederic Dyke Gautier	43	8
1 070	John Hedges Lidgerwood	151	20
1.071	John Johnson Tindal, menor	26	5
1.072	Jorge de Andrade Meira, menor	5	1
1.073	„ Augusto de Azevedo.	446	34
1.074	„ de Camargo Rocha	37	7
1.075	José de Alimathea Costa	8	1
1.076	„ de Almeida Prado.	11	2
1.077	„ de Almeida Prado Primo	54	10
1.078	„ Alves de Camargo	1.500	87
1.079	„ Antonio Corrêa Fontes	68	11
1.080	„ „ de Gouvêa	42	8
1.081	„ „ Manuel Braga	2	0
1.082	„ „ da Silva Fialho	70	12
1.083	„ „ Soares	31	6
1.084	„ Augusto de Toledo Junior, menor. .	42	8
1.085	„ Benedicto Marcondes de Mattos . .	230	24
1.086	„ Cabral de Vasconcellos	213	23
1.087	„ de Campos Penteado	6	1
1.088	„ de Campos Toledo.	81	13
1.089	„ Cardoso de Siqueira	28	5
1.090	„ Carlos, f.º do Visconde de Montbron .	16	3
1.091	„ Carlos Pacheco e Silva, menor . . .	20	4
1.092	„ Castellano	160	20
1.093	„ Cesarino	156	20
1.094	„ Coelho da Rocha	3	0
1.095	„ Dias Aranha.	10	2
1.096	„ Duarte de Sousa	12	2
1.097	„ Eduardo, f.º de João L. Soares. . .	30	6
1.098	„ Eduardo Prates, menor	128	17
1.099	„ Egydio de Sousa Aranha.	30	6
1.100	„ Elias de Paiva Junior.	34	6
1.101	„ Farani.	400	32
1.102	„ Felix Nunes	439	34
1.103	„ Ferreira de Mello Nogueira	65	11
1.104	„ Ferraz de Camargo, de Piracicaba .	50	10
1.105	„ Ferraz Junior	35	7

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.106	José Ferraz de Sampaio	131	18
1.107	„ f.º de Antonio Gomes Lourenço . .	17	3
1.108	„ f.º da Baroneza de Muricy	8	1
1.109	„ f.º de d. Henriqueta M. da Conceição .	33	6
1.110	„ f.º José Manuel da Fonseca. . . .	80	13
1.111	„ f.º d. Maria Honoria	35	7
1.112	„ f.º Primitivo de Castro R. Sette . .	3	0
1.113	„ Francisco Dourado	10	2
1.114	„ Franco Mourão	114	16
1.115	„ Gérin	80	13
1.116	„ Ignacio Monteiro de Barros	7	1
1.117	„ Ildefonso de Souza Ramos	320	28
1.118	„ Joaquim Pires	12	2
1.119	„ Joaquim Raposo	213	23
1.120	„ Ladisláo Petter.	2	0
1.121	„ Leite Forjaz	12	2
1.122	„ Levy, de Cordeiros	150	20
1.123	„ Luiz Ferreira	400	32
1.124	„ Luiz de Oliveira Borges	34	6
1.125	„ Manuel Braga	13	2
1.126	„ Marcellino de Moraes Barros . . .	78	12
1.127	„ Maria Branco	90	14
1.128	„ Maria Passalacqua.	26	5
1.129	„ Martins de Siqueira	300	27
1.130	„ Maximiano de Magalhães	25	5
1.131	„ Nhônhô Padre	78	12
1.132	„ Octavio de Queiroz Aranha, menor .	12	2
1.133	„ Oliva, dr.	25	5
1.134	„ de Oliveira	87	13
1.135	„ de Oliveira Malheiro	28	5
1.136	„ de Paula Leite de Barros	3.798	202
1.137	„ de Paiva Oliveira	37	7
1.138	„ Pedro Strasburgo	394	32
1.139	„ Pereira Leite Guimarães	1	0
1.140	„ Pinto de Almeida Junior	14	2
1.141	„ Pires Fernandes	53	10
1.142	„ de Queiroz Lacerda	538	39
1.143	„ Rodrigues de Castro, menor . . .	4	0
1.144	„ Rodrigues Penteado, herança . . .	3	0
1.145	„ Sanches Martins, menor	3	0
1.146	„ dos Santos Azevedo	106	15
1.147	„ da Silva Prado	289	26
1.148	„ de Souza Queiroz	897	57
1.149	„ Sebastião, f. de J. A. de Souza Camargo	29	5

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.150	José Thiago de Siqueira	9	1
1.151	„ Valois de Castro, dr.	216	23
1.152	„ Vicente de Souza Queiroz	1.122	68
4.153	„ Xavier Carvalho de Mendonça, dr. . .	300	27
1.154	„ Worms	45	9
1.155	Joseph Krause	853	55
1.156	„ Levy, Paris	400	32
1.157	„ Paul Renée Delage.	16	3
1.158	„ Williamson	258	25
1.159	Josephina de Aguiar Melchert	126	17
1.160	„ Bittencourt de Vasconcellos . .	34	6
1.161	„ Dias de Toledo	37	7
1.162	„ f.ª de José de Campos Toledo .	21	4
1.163	„ Hortencia de Moura Brito . .	2	0
1.164	„ Marotte	17	3
1.165	„ de Mello Malta	188	21
1.166	„ Moreira Pinto	4	0
1.167	„ de Paula Ramos.	170	21
1.168	„ de Toledo	52	10
1.169	Josina do Nascimento Cantinho do Amaral	160	20
1.170	Josino, f.º de José A. de Souza Camargo .	14	2
1.171	Josué de Almeida Prado	10	2
1.172	Judith de Castro, menor	7	1
1.173	„ de Freitas Braga	10	2
1 174	Jules Block, rue Paradis 17 bis, Paris . .	10	2
1.175	„ Briant	150	20
1.176	Julia A. de Ornellas Muniz, herança. . .	12	2
1.177	„ Adelaide da Silva.	30	6
1.178	„ Arminda Martins Vieira	5	1
1.179	„ de Azevedo Marques.	4	0
1.180	„ Henriqueta de Oliveira Valle . . .	473	36
1.181	„ Honoria, f.ª de d. Maria Honoria. .	35	7
1.182	„ Prates da Silva Baptista	731	49
1.183	„ Prudente de Moraes	68	11
1.184	Julie Poullan	143	19
1.185	Julio Angeleri	6	1
1.186	„ Bertini	100	15
1.187	„ Biettlot	3	0
1.188	„ Conceição	25	5
1.189	„ Gallo, Dr.	15	3
1.190	„ Joaquim Gonçalves Maia	16	3
1.191	„ Mathias de Camargo	32	6
1.192	Julietta de Barros Cerqueira Lima . . .	11	2
1.193	„ f.ª de A. A. Rodrigues Dias. . .	67	11

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.194	Jelietta, f.ª de Francisco de Oliveira . .	6	1
1.195	Julius T. Harrah	594	42
1.196	Justina da Silva Pinto	10	2
1.197	Justiniana Ramos Maria das Flores . . .	8	1
1.198	Juvenal, f.º de Frederico Romeu	37	7
1.199	„ Penteado, menor	47	9
1.200	„ da Silva Prado	381	31
	K		
1.201	Katie Fitz Gerald	115	16
1.202	Kenneth W. Gray, menor	10	2
	L		
1.203	Lamartine, f.ª de Angela dall'Anese . . .	107	15
1.204	Lambert, Frères & C.	356	30
1.205	Laura de Lara Campos, menor	28	5
1.206	„ Mundt	26	5
1.207	„ Muniz de Souza Camargo, menor .	29	5
1.208	„ da Silva Neiva, menor	25	5
1.209	Lauro, f.º de Bernardino José Leite . . .	6	1
1.210	Lavinia, f.ª de d. Henriqueta M. da Conceição	33	6
1.211	„ de Mesquita Barros	54	10
1.212	Lazard Blum	267	25
1.213	Lazare Dreyfus	160	20
1.214	Leandro Pitta de Abreu Teixeira	7	1
1.215	„ f.º de Arthur Madeira	1	0
1.216	Lelio de Toledo Piza, menor	11	2
1.217	Leon Boisramet	21	4
1.218	„ Raphael Weill, dr.	64	11
1.219	Leonidia Prates da Silva Baptista, menor .	77	12
1.220	Leonina, f.ª de Francisco de Oliveira . .	6	1
1.221	Leonor de Araujo Cintra	124	17
1.222	„ Augusta de Assumpção	164	20
1.223	„ Backeuser de Medeiros	85	13
1.224	„ de Cerqueira Lima Leite	11	2
1.225	„ Cilencina de Campos	108	15
1.226	„ f.ª de A. Rodrigues de Siqueira .	18	3
1.227	„ Monteiro da Silva	221	23
1.228	„ de Moraes Barros	128	17
1.229	„ da Motta Lima	56	10
1.230	„ Supplicy, menor	67	11
1.231	„ da Veiga von Schilgen	61	11

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.232	Leontina, f.ª de Manuel da Cunha Lobo .	2	0
1.233	„ Monteiro de Barros, menor . . .	90	14
1.234	Leopoldina Ribas da Silva	25	5
1.235	Leovigildo da Silva Prado	1.383	81
1.236	Leticia, f.ª de João de Lacerda Franco . .	26	5
1.237	Libania Guerra da Veiga Pinto	194	22
1.238	Licinio Lopes Chaves	35	7
1.239	Lindolpho de Carvalho	558	40
1.240	Lino Joaquim da Cruz	16	3
1.241	Lisa Tillberg	7	1
1.242	Lœticia da Fonseca Ralston	43	8
1.243	London and Brasilian Bank, Limited . .	2.760	150
1.244	„ „ River Plate Bank, Limited .	1.640	94
1.245	Louis Delamain	818	53
1.246	„ Etchbarne	68	11
1.247	„ Salmon	218	25
1.248	Louise Bouilly	10	2
1.249	„ Halphen Frey	2	0
1.250	„ Legru	75	12
1.251	Lourenço Alves Cardoso	230	24
1.252	„ Antonio de Lima	53	10
1.253	„ Aranha Rodovalho, menor . . .	41	8
1.254	„ f.º de Procopio Cabral Vasconcellos	54	10
1.255	„ de Souza Passalacqua, menor .	34	6
1.256	Lucas, f.º de Lucas A. Monteiro de Barros,	23	4
1.257	„ Virgilio de Assumpção	18	3
1.258	„ f.º de A. A. Mendes	34	6
1.259	„ „ „ Francisco Braida	1	0
1.260	„ „ „ João de Lacerda Franco . .	26	5
1.261	„ de Moraes Barros, menor . . .	224	23
1.262	Lucia de Lara Campos, menor	28	5
1.263	„ Paes de Barros	31	6
1.264	„ Silva	10	2
1.265	Lucie Bourdillat	50	10
1.266	„ Jeuge	14	2
1.267	Lucien Levy, Pariz	50	10
1.268	Lucilia Rocha, menor	12	2
1.269	Lucilla Berrini	120	17
1.270	„ Chaves da Silva Prado	40	8
1.271	„ f.ª de Annibal Paes de Barros . .	10	2
1.272	„ „ „ Manuel da Cunha Lobo . .	8	1
1.273	„ „ „ Michel Calogeras	10	2
1.274	„ Quartim Oellafer, menor	6	1
1.275	Lucinda Quirino dos Santos	19	3

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.276	Luiz Aranha, f.º do dr. Luiz Aranha . .	40	8
1.277	„ de Andrade Villares	10	2
1.278	„ Berrini	90	14
1.279	„ Coelho Pamplona	6	1
1.280	„ Fabiani	26	5
1.281	„ Fernando do Amaral, menor . . .	2	0
1.282	„ f.º de Luiz Alves de Almeida . . .	1	0
1.283	„ Gonzaga do Amarante Cruz, dr. . .	321	28
1.284	„ Gonçalves da Silva, dr.	32	6
1.285	„ Joaquim de C. Carneiro Leão . . .	2	0
1.286	„ José Martins Vieira	77	12
1.287	„ de Lara Toledo Piza, menor . . .	42	8
1.288	„ Leite Guimarães, herança	35	7
1.289	„ do Lago Guimarães	5	1
1.290	„ Octavio, f.º de O. da Silva Prates . .	189	21
1.291	„ Rodrigues Ferreira	151	20
1.292	Luiza de Almeida Leite e Silva	156	20
1.293	„ de Azevedo Marques Ferreira . . .	21	4
1.294	„ Brazilia Moreira Marques	79	12
1.295	„ f.ª de d. E. M. M. Barros e Jorge Barros	10	2
1.296	„ Izabel Tindal, menor	26	5
1.297	„ Maria Nogueira	44	8
1.298	„ de Moraes Assumpção	213	23
1.299	„ Pereira Dias	205	22
1.300	Lula Beatrice Wysard	53	10
1.301	Lyceu de Artes e Officios de São Paulo .	20	4
1.302	Lydia, f.ª de Antonio da Costa Junior . . .	26	5
1.303	„ „ „ Julio Conceição	16	3
1.304	„ „ „ d. Mariana Prada	22	4
1.305	„ de Mesquita Vergueiro	92	14
1.306	L. Grumbach & C.	112	16
	M		
1.307	Madame Henri Paradis, née Zelia Roman .	190	22
1.308	„ veuve Bianchi, Celestin Georges .	27	5
1.309	„ „ Picot, née Marie A. Tricaudl	37	7
1.310	Madeleine de Breuilpont	104	15
1.311	Mallet Frères & C.	507	37
1.312	Malvina de Barros Leme	42	8
1.313	„ Honoria, f.ª de d. Maria Honoria .	35	7
1.314	Manuel Alves da Silva Porto	211	23
1.315	„ André Gaspar	350	30
1.316	„ Candido da Costa	53	10

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.317	Manuel Carlos, f.º do dr. Luiz Aranha . .	40	8
1.318	„ da Cunha Lobo	1	0
1.319	„ da Costa Ferreira	4	0
1.320	„ Feliciano de Castilho	10	2
1.321	„ Ferreira Santiago	80	13
1.322	„ f.º de d. Angela dall'Anese . . .	106	15
1.223	„ f.º de José Manuel da Fonseca . .	80	13
1.324	„ f.º de Manuel D. Souza Lima . .	11	2
1.325	„ Franco do Amaral	106	15
1.326	„ Garcia da Silva	213	23
1.327	„ Geraldo Forjaz	364	30
1.328	„ „ Forjaz Junior	19	3
1.329	„ Gonçalves de Souza	80	13
1.330	„ de Jesus Rodrigues de Castro . .	7	1
1.331	„ Joaquim de Albuquerque Lins, dr.	150	20
1.332	„ Joaquim Pinto	21	4
1.333	„ José Ferreira de Carvalho . . .	78	12
1.334	„ José Gomes	234	24
1.335	„ Justo	29	5
1.336	„ Ladisláo Loureiro	4	0
1.337	„ Marques Patarra	250	25
1.338	„ Martins Filgueiras	53	10
1.339	„ Martins Fiuza	100	15
1.340	„ de Moraes	302	27
1.341	„ do Nascimento, f.º de J. P. M. Portella	46	9
1.342	„ de Paula Leite de Barros . . .	114	16
1.343	„ dos Santos Maia	149	19
1.344	„ da Rocha, menor	13	2
1.345	„ Rollemberg Leite Sampaio, dr. . .	55	10
1.346	Manuella de Lacerda Vergueiro	13	2
1.347	Marcello, f.º de Joaquim de Mendonça Filho	1	0
1.248	Marciana da Silva Paula	2	0
1.349	Marcio Pereira Munhós	2	0
1.350	Marco Rocco	14	2
1.351	Margaret Boockwalter Hall.	2	0
1.352	Margarida, f.ª de d. Maria X. de A. Campos	6	1
1.353	„ Julieta de Azevedo Marques . .	85	13
1.354	„ Maria do Espirito Santo . . .	5	1
1.355	„ de Paula Freitas	40	8
1.356	„ Pereira Pinto Calogeras . . .	533	39
1.357	„ Teixeira Leite Penido	59	10
1.358	Margherita Meneghelli	53	10
1.359	Maria Adelaide de Alvarenga Toledo . .	103	15
1.360	„ Agnodicia Alves Rubião	4	0

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.361	Maria Alves Lima, menor	5	1
1.362	„ Amalia de Assis Pacheco	200	22
1.363	„ Amelia da Costa Carvalho	82	13
1.364	„ „ f.ª do Dr. Annibal P. de S. L. M. Chaves	6	1
1.365	„ „ „ de Henrique dos S. Dumont	26	5
1.366	„ „ „ de Lucas A. M. de Barros.	18	3
1.367	„ „ „ de A. A. de Souza Rangel.	11	2
1.368	„ „ da Silva, menor	10	2
1.369	„ „ Henriques dos Santos . .	100	15
1.370	„ Angelica Alves Gomes	5	1
1.371	„ „ de Araujo Cintra. . . .	66	11
1.372	„ „ f.ª de José C. Mouth Filho	13	2
1.373	„ „ de Souza Queiroz de Barros	24	4
1.374	„ Antonietta de Barros, menor . . .	5	1
1.375	„ „ Pinheiro e Prado . . .	6	1
1.376	„ „ da Silva Prado. . . .	320	28
1.377	„ da Apparecida da Fonsea	130	18
1.378	„ de Aquino Fonseca	200	22
1.379	„ de Assumpção Gonçalves Velloza .	5	1
1.380	„ Augusta Nogueira	68	11
1.381	„ „ Pacheco Jordão, menor . .	24	4
1.382	„ „ de Paula.	3	0
1.383	„ „ Pinto	4	0
1.384	„ „ da Silva Pinto	350	30
1.385	„ Baptista de Oliveira.	62	11
1.386	„ de Barros Serra, menor	20	4
1.387	„ Beatriz Penteado Prado, menor . .	25	5
1.388	„ Benedicta Marques, menor. . . .	9	1
1.389	„ Bulcão Giudice, menor	2	0
1.390	„ Candida Novaes de Camargo . . .	1	0
1.391	„ Candida Penteado, menor	58	10
1.392	„ Cardoso Cramer	53	10
1.393	„ do Carmo Aranha Rodovalho, menor	41	8
1.394	„ „ „ Gonçalves.	12	2
1.395	„ „ „ de Moraes Gomide. . .	8	1
1.396	„ „ „ de Oliveira	4	0
1.397	„ „ „ de Queiroz Aranha, menor	66	11
1.398	„ „ „ Rodrigues	22	4
1.399	„ Cecilia, f.ª de Eduardo L. de Abreu	4	0
1.400	„ „ f.º de Plinio da Silva Prado	20	4
1.401	„ „ de Nioac Segesser de Brunnegg	120	17
1.402	„ „ Roxo de Souza Rangel . .	23	4
1.403	„ Christina de Toledo Piza	33	6

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.404	Maria Clementina Bueno Bierrenbach . .	44	8
1.405	„ Clarisse de Almeida Prado, menor .	1	0
1.406	„ da Conceição Franco de Andrade .	800	52
1.407	„ „ „ Gonçalves	29	5
1.408	„ Cornehls, menor	28	5
1.409	„ Damiana de Lemos	19	3
1.410	„ das Dores Bueno de Moraes . . .	586	41
1.411	„ „ „ Nogueira de Aguiar . .	8	1
1.412	„ Dulcelina de Campos Toledo . . .	201	22
1.413	„ Eccher Pereira	16	3
1.414	„ Elisa M. de Barros Pereira . . .	405	32
1.415	„ Elisa Pereira dos Santos	21	4
1.416	„ Elisabeth Tindal, menor	26	5
1.417	„ Elvira de Assumpção, menor . . .	28	5
1.418	„ Emilia Guimarães	100	15
1.419	„ Emilia dos Santos, menor	21	4
1.420	„ da Encarnação Brasilia Moreira, menor	112	16
1.421	„ Engracia Dias Leite	78	12
1.422	„ Ephigenia Aranha Rodovalho, menor	41	8
1.423	„ Eponina Pacheco Rocha	75	12
1.424	„ Esther de Castro, menor	5	1
1.425	„ Esther Cesar	15	3
1.426	„ Estephania dos Santos	3	0
1.427	„ Eufrasia	22	4
1.428	„ Eugenia de Carvalho	160	20
1.429	„ f.ª de C. A. Monteiro de Barros . .	22	4
1.430	„ f.ª de Cesar Pereira de Souza . . .	2	0
1.431	„ Monteiro de Barros, Condessa de Nioac	656	45
1.432	„ f.ª de Alvaro Macedo Guimarães . .	16	3
1.432	„ „ „ d. Belmira Negreiros . . .	11	2
1.434	„ „ „ Arthur da Silva Araujo . . .	6	1
1.435	„ „ „ Fernando Vieira de Moraes .	7	1
1.436	„ „ „ Honorio Ferreira Pedrosa . .	67	11
1.437	„ „ „ Jeronymo Terra	23	4
1.438	„ „ „ José Alvaro de Souza Camargo	29	5
1.439	„ „ „ Manuel de Paula Leite de Barros	1	0
1.440	„ „ „ d. Maria I. de C. Quartim . .	2	0
1.441	„ „ „ Procopio C. de Vasconcellos .	28	5
1.442	„ „ „ d. Virginia de Almeida Godoy	8	1
1.443	„ Flaminia Pacheco da Rocha, menor .	5	1
1.444	„ Flora Franco Soares.	407	32
1.445	„ Forster	1	0
1.446	„ Francellina Ferreira Peake . . .	22	4
1.447	„ Francisca, f.ª de d. Maria da G. V. Lessa	2	0

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.448	Maria Francisca Forjas	16	3
1.449	„ Pacheco Jordão, menor	24	4
1.450	„ Georgina Regis de Oliveira . . .	53	10
1.451	„ da Gloria Azevedo	32	6
1.452	„ „ „ Ribeiro Marquitos . . .	133	18
1.453	„ „ „ Quartim de Moraes . .	37	7
1.454	„ Grotta	8	1
1.455	„ Guilhermina Pereira da Silva . . .	74	12
1.456	„ Helena da Silva Prado, menor . .	42	8
1.457	„ Ignacia de Aguiar Horta	53	10
1.458	„ Ignez, f.ª de João de Lacerda Soares	30	6
1.459	„ Izabel de Almeida Corrêa	300	27
1.460	„ „ f.ª do Conde de Nioac . . .	20	4
1.461	„ „ de João P. Machado Portella	46	9
1.462	„ „ Gomide Furtado	44	8
1.463	„ „ Pacheco Jordão, menor . .	35	7
1.464	„ Jacquet	70	12
1.465	„ Jeuge	30	6
1.466	„ Joanna de Lacerda	152	20
1.467	„ José de Assis Pacheco	60	11
1.468	„ „ f.ª de d. Maria Honoria . . .	35	7
1.469	„ „ M. Paes Leme	2	0
1.470	„ José Pinto Neves	20	4
1.471	„ José Vieira, menor	1	0
1.472	„ Josephina Collet e Silva	30	6
1.473	„ Joaqueira de Almeida, menor . . .	32	6
1.475	„ Julia Rodrigues Camacho	3	0
1.476	„ de Lara Toledo Piza, menor . . .	42	8
1.477	„ Leal, menor	6	1
1.478	„ Leite Miranda	8	1
1.479	„ Leopoldina da Costa Aguiar . . .	12	2
1.480	„ de Lourdes Berlinck, menor . . .	2	0
1.481	„ „ „ f.ª de Francisco A. Ferraz	6	1
1.482	„ „ „ Pacheco e Silva, menor .	20	4
1.483	„ Lucia, f.ª de V. P. Monteiro de Barros	66	11
1.484	„ Lucilla, f.ª de Plinio da Silva Prado	20	4
1.485	„ Luiza Alves Leme	80	13
1.486	„ „ de Barros	11	2
1.487	„ „ Flym	51	10
1.488	„ „ de Lara Campos, menor . .	21	4
1.489	„ „ Grazan, veuve J. Goetschel .	35	7
1.490	„ „ Leme Navarro	28	5
1.491	„ „ Quirino dos Santos	220	23
1.492	„ „ Villac	102	15

N. de ordem	NOMES	Numero de secções	Numero de votos
1.493	Maria Luzia Barbosa Aranha	8	1
1.494	„ Luzia de Queiroz Aranha	920	58
1.495	„ Marcolina Monteiro da Silva . . .	36	7
1.496	„ Martins de Azevedo, menor . . .	14	2
1.497	„ Monteiro de Barros Portella . . .	3.400	182
1.498	„ de Moraes, f.ª de José P. de Moraes	16	3
1.499	„ Miller	251	25
1.500	„ do Nascimento Rodrigues Jordão .	80	13
1.501	„ Nazareth de Arruda Alvim . . .	7	1
1.502	„ „ Prado Pacheco e Silva . .	227	23
1.503	„ Olga de Magalhães Araguaya . . .	106	15
1.504	„ Olympia Romeu	30	6
1.505	„ Ottilia de Lacerda	813	53
1.506	„ de Paula Ramos Nogueira	2	0
1.507	„ Proença de Azurém Costa. . . .	72	12
1.508	„ Rachel Collet e Silva	30	6
1.509	„ Rita, f.ª de João Coutinho de Lima	1	0
1.510	„ „ Alves de Camargo . . .	1.400	82
1.511	„ „ Monteiro de Barros Rôxo . .	600	42
1.512	„ Rocha, menor	10	2
1.513	„ „ Cintra, menor	8	1
1.514	„ da Rocha Leão	10	2
1.515	„ Rosa de Assumpção Pinto	320	28
1.516	„ Rosalina Darrique Faro	125	16
1.517	„ „ f.ª de d. Maria da G. V. Lessa	16	3
1.518	„ Soares, menor	1	0
1.519	„ da Soledade Pinto de Almeida . .	32	6
1.520	„ Sophia da Silva Prado	533	39
1.521	„ „ „ „ Prado, filha . . .	399	32
1.522	„ Stella P. Prado, menor	13	2
1.523	„ Thereza, f.ª de Lucas A. M. de Barros	16	3
1.524	„ „ „ „ Vicente P. M. de Barros	82	13
1.525	„ de Jesus Novaes	603	42
1.526	„ Umbellina Fernandes Vieira . . .	5	1
1.527	„ „ Santiago Ferreira . . .	9	1
1.528	„ Vera Roxo de Carvalho.	23	4
1.529	„ Xavier de Almeida Campos . . .	28	5
1.530	Mariana Ayrosa Garcia	47	9
1.531	„ Barbosa	33	6
1.532	„ de Oilveira Soares Proença Bueno	80	13
1.533	„ Prada	16	3
1.534	Mariano de Araujo Bacellar	106	15
1.535	„ de Siqueira.	64	11
1.536	Marie Adèle Gourgues	6	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.537	Marie Albert Cousin de Perceval. . . .	113	16
1.538	„ Amelie Henriette Barennes . . .	56	10
1.539	„ Clotilde Grazan	35	7
1.540	„ Elisabeth Costancau.	246	24
1.541	„ Josephine Meyer.	272	26
1.542	„ Louis E. Henri, vicômte de Cressac.	34	6
1.543	„ Madeleine Blanc	24	4
1.544	„ Mineur, de La Rochelle	14	2
1.545	Marietta, f.ª de João de Lacerda Franco .	48	9
1.546	Marina Aranha, menor	30	6
1.547	„ f.ª de João Coutinho de Lima . .	1	0
1.548	„ „ „ João Tapié	66	11
1.549	„ „ „ Lucas M. de Barros Roxo .	5	1
1.550	„ Prado de Queiroz Aranha, herança.	283	26
1.551	„ de Toledo Piza	33	6
1.552	„ Bulcão Giudice, menor	2	0
1.553	Mario Ferraz de Camargo, menor . . .	105	15
1.554	„ f.º de João Tapié	66	11
1.555	„ f.º de José Custodio da Cunha Couto	21	4
1.556	„ „ do dr. Thomaz Whately . . .	12	2
1.557	„ Mendes Gonçalves	6	1
1.558	„ Prates da Silva Baptista, menor . .	94	14
1.559	„ da Silva Prado	389	31
1.560	Mary Dellingham Hall	2	0
1.561	„ Dulley Lupton	280	26
1.562	„ Elisabeth Hall.	2	0
1.563	„ Harriete Fonseca C. Speers, menor .	5	1
1.564	„ Izabel Baggott	4	0
1.565	„ Thornton	32	6
1.566	Marquez de Breuilpont	166	20
1.567	Marqueza de Ytú	1.053	65
1.568	Marquise Michelez de Boyer	26	5
1.569	Martinho Burchard, herança	614	43
1.570	„ f.º de Martinho da Silva Prado .	22	4
1.571	„ da Silva Prado	700	47
1.572	Martha Cecilia, f.ª do conde de Montbron .	29	5
1.573	„ f.ª de E. Cardoso de Negreiros. . .	25	5
1.574	„ f.º de Leovigildo da Silva Prado .	31	6
1.575	„ Hoff, menor	10	2
1.576	Marthe Alice Leullier	40	8
1.577	Mathias Rodrigues Liberado	53	10
1.578	Mathilde Bundschuh.	12	2
1.579	„ f.ª de Cesar Pereira de Souza. .	12	2
1.580	„ da Fonseca, menor	2.032	114

N. de ordem	NOMES	Numero de secções	Numero de votos
1.581	Mathilde de Lacerda Franco	85	13
1.582	„ Mainz	778	51
1.583	„ Montalbert	21	4
1.584	„ Roche	21	4
1.585	Matriz da Parochia de Santa Cecilia . .	3	0
1.586	Matthew H. Bush, herança.	11	2
1.587	Maurice Bader	72	12
1.588	„ Ettinger	64	11
1.589	„ Grumbach	497	37
1.590	„ Grumbach & C.	2.130	119
1.591	„ Oppenheim	33	6
1.592	„ Samuel	33	6
1.593	Max Hennet	41	8
1.594	„ J. F. Mundt	185	21
1.595	Maximino Mendes da Silva	23	4
1.496	Maximiano Ghedini	50	10
1.597	Mercêdes de Siqueira Mendonça	10	2
1.598	Messias Teixeira de Camargo	56	10
1.599	Michelle Irma Brun	211	23
1.600	Miguel de Almeida	10	2
1.601	„ A. Renaldi	16	3
1.602	„ Vieira Monteiro	426	33
1.603	Melchiades, f.º do dr. Reynaldo Porchat .	3	0
1.604	Militão Nogueira de Carvalho	142	19
1.605	Miquelina F. de Campos Camargo . . .	8	1
1.606	Moacyr, f.º de Bernardino José Leite . .	6	1
1.607	„ „ „ Joaquim Maynert Kehl . .	3	0
1.608	Moysés Marcondes, dr.	170	21
1.609	M. V. Levy Frères & C.	5.375	281
	N		
1.610	Narciso Belli	53	10
1.611	Nathalio, f.º de d. Justiniana R. M. das Florês	1	0
1.612	Nathan Rollmann.	106	15
1.613	Nelson, f.º de Arthur da Silva Araujo . .	6	1
1.614	Ney, f.º de Abel de Andrade Villares . .	42	8
1.615	Nicoláo Tolentino Piratininga	10	2
1.616	„ Vergueiro Le Cocq, dr.	80	13
1.617	Niedgia Pereira Dias, menor	25	5
1.618	Nise Novaes, menor	3	0
1.619	Noel Coeroli	5	1
1.620	Noemia, f.ª de Bernardino José Leite . . .	6	1
1.621	„ „ „ Horacio Berlink	2	0

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.622	Noemia da Fonseca	6	1
1.623	„ de Lara Campos, menor	28	5
	O		
1.624	Octaviano A. de Oliveira	248	24
1.625	„ Pacheco Jordão	75	12
1.626	„ Vaz de Almeida	15	3
1.627	Octacilio Junqueira de Almeida, menor . .	32	6
1.628	Octavio Affonso de Mello	21	4
1.629	„ f.º de Alberto de Mendonça Moreira	1	0
1.630	„ f.º de Leovigildo da Silva Prado .	31	6
1.631	„ da Silva Prates	176	21
1.632	Odette Pereira Dias, menor	25	5
1.633	Odilla Rodrigues	50	10
1.634	Odillo, f.º de Joaquim Maynert Kehl . .	3	0
1.635	Odillon, f.º de Gabriel Pupo Nogueira . .	4	0
1.636	Olga Castello Branco de Gusmão, menor .	2	0
1.637	„ f.ª de Arthur Rodrigues	21	4
1.638	„ „ „ Joaquim Maynert Kehl . . .	3	0
1.639	„ Rheingantz da Porciuncula	163	20
1.640	Olindo Chiaffarelli, menor	9	1
1.641	Oliverio Pilar de Mattos	10	2
1.642	Olympia Braga Flores	205	22
1.643	„ Cardoso Guimarães	2	0
1.644	„ f.ª de Abel de Andrade Villares .	10	2
1.645	„ Maria Rita da Silva	16	3
1.646	„ Martins Meira Vieira	33	6
1.647	„ Porto de Siqueira	2.090	117
1.648	Olympio Pinheiro de Lemos	27	5
1.649	„ Viriato Portugal, dr.	21	4
1.650	Olyntho Maximo de Magalhães	42	8
1.651	Ondina, f.ª de Brasilio José Pompeu . . .	3	0
1.652	„ „ „ Lothario Novaes	3	0
1.653	Orestes, f.º de Angelo Francischini . . .	5	1
1.654	Orlando Flôres	30	6
1.655	„ f.º de Joaquim B. P. Bueno . . .	11	2
1.656	Orosimbo, f.º de Francisco de Almeida Ferraz	6	1
1.657	Oscar de Almeida Rudge, menor	35	7
1.658	„ f.º de Francisco de Almeida Ferraz	6	1
1.659	„ da Porciuncula	1.428	83
1.660	Oscarlino Dias, dr.	81	13
1.661	Osmany, f.º de Tranquillino Alves Galvão .	44	8
1.662	Oswaldo Alves do Valle, menor	48	9

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.663	Oswaldo f.º de d. Maria Xavier de A. Campos	6	1
1.664	„ „ do dr. Reynaldo Porchat . . .	3	0
1.665	Otto Weiss	150	20
	P		
1.666	Palmyra Bloch	87	13
1.667	Pantaleão da Lapa Trancoso	2	0
1.668	Paschoal Rotundo	32	6
1.669	Paul Boselli	258	25
1.670	„ Eugen Agustine d'Ariste	38	7
1.671	„ Lefèvre	13	2
1.672	Paula von Hugo	94	14
1.673	„ da Silva Prado	94	14
1.674	Paulina Augusta de Barros Campos . . .	318	28
1 675	„ de Souza Queiroz	127	17
1.676	Paulino de Almeida Freire	50	10
1.677	„ Hermilio de Campos	108	15
1.678	„ Pacheco Jordão, menor	90	14
1.679	Paulo Florence	26	5
1.680	„ Castello Branco de Gusmão, menor.	20	4
1 681	„ Collet e Silva.	16	3
1.682	„ , f.º de A. A. Rodrigues Dias . . .	66	11
1.683	„ , „ „ Domingos Roque da Silva . .	188	21
1.684	„ , „ „ João de Lacerda Franco . .	26	5
1.685	„ , „ „ Plinio da Silva Prado . . .	20	4
1.686	„ Fretin, menor.	4	0
1.687	„ Malheiro de Mello, herança . . .	12	2
1.688	„ Piza de Lara, menor	28	5
1.689	„ Plinio Barreto, menor	4	0
1.690	„ da Silva Prado	126	17
1.691	Pedro Augusto Carneiro Lessa, dr. . . .	300	27
1.692	„ Celidonio Gomes dos Reis, dr. . .	53	10
1.693	„ Egydio Aranha Rodovalho, menor .	41	8
1.694	„ f.º de Antonio de Campos Toledo .	172	21
1.695	„ Ferraz de Arruda Campos. . .	85	13
1.696	„ Hannichel Forster	600	42
1.597	„ Luiz, f.º de Alvaro de Aguiar Vallim	3	0
1.698	„ de Moraes Barros	64	11
1.699	„ Mercadante	5	1
1.760	„ Nespoli	3	0
1.701	„ Peixoto de Abreu Lima, monsenhor.	65	11
1.702	„ de Souza Barros, menor	6	1
1.703	„ Vaz de Almeida Netto, menor . .	4	0

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.704	Pedro Vicente de Azevedo, dr.	58	10
1.705	Percy Lupton.	296	27
1.706	„ William Crewe	1	0
1.707	Perpetua Gomes Pereira	4	0
1.708	Persano Pacheco e Silva	152	20
1.709	Pierre Edouard de Calmels Puntis . . .	225	23
1.710	„ Joseph Gabriel Gisard	106	15
1.711	„ Poey	27	5
1.712	Philip Hammond	33	6
1.713	Placido Pinto Ribeiro	390	27
1.714	Plinio, f.º de Plinio da Silva Prado . . .	23	4
1.715	„ da Silva Prado	204	22
1.716	Porcina Candida de Figueiredo	754	50
1.717	Prado, Chaves & C.	18	3
1.718	Priscilla, f.ª de Thomaz Gomes Viegas . .	10	2
1.719	Prudente de Moraes Filho	37	7
1.720	Pulcheria de Araujo Cintra	68	11
	Q		
1.721	Quiteria Luiza de Souza	29	5
1.722	Quintino, f.º de E. C. Negreiros	24	4
	R		
1.723	Raphael de Abreu Sampaio	350	30
1.724	„ Augusto de Souza Campos . . .	101	15
1.725	„ Biltz	106	15
1.726	„ Cardone	53	10
1.727	„ f.º de Annibal Paes de Barros. .	10	2
1.728	„ Tobias de Oliveira, menor . . .	156	20
1.729	Raul Albano, menor	3	0
1.730	„ f.º de Alberto de Mendonça Moreira .	1	0
1.731	„ „ „ E. C. de Negreiros	119	16
1.732	„ „ „ d. Lavinia de Mesquita Barros	46	9
1.733	„ Ortiz Monteiro	50	10
1.734	„ Soares de Moura	84	13
1.735	Raymundo Ferreira dos Santos	42	8
1.736	Recolhimento de Nossa Senhora da Luz .	533	39
1.737	Regina de Oliveira Coutinho	2	0
1.738	Renato de Andrade Maia	10	2
1.739	„ Barros Erhart	1	0
1.740	„ f.º de E. C. de Negreiros	140	19
1.741	„ „ „ Francisco G. Guimarães . .	16	3

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.742	Renato f.º de Joaquim Maynert Kehl . .	3	0
1.743	Renée, f.º do Visconde de Montbron . .	22	4
1.744	Reynaldo Porchat, dr.	104	15
1.745	Ricardo, f.º de Alberto Lion	2	0
1.746	Richard W. Gray, menor	2	0
1.747	Ridolfo J. Giusti	32	6
1.748	Rinaldo Bulcão Giudice, menor	2	0
1.749	Rita Antonia da Silva Serra Penteado . .	133	18
1.750	„ de Cassia Aranha Rodovalho, menor .	41	8
1.751	„ „ „ Penteado, menor	70	12
1.752	„ f.ª de João Francisco Brito	8	1
1.753	Roberto, f.º de Plinio da Silva Prado . .	26	5
1.754	„ Hoff, menor	10	2
1.755	„ Lage Filho	85	13
1.756	„ Martins Lage	133	18
1.757	„ Schwenger	448	34
1.758	Rodolpho de Barros	2	0
1.759	„ Brenne	533	39
1.760	„ H. Richter	100	15
1.761	Rodrigo Soares	116	16
1.762	Roger, f.º do Conde de Legge	42	8
1.763	Roland O'Neill Addison	60	11
1.764	Rosa Cardoso	44	8
1.765	„ do Coração de Maria, menor . . .	26	5
1.766	„ Ubelhard Lemgruber	157	20
1.767	Rosina Albano, menor	65	11
1.768	Ruben de Paula Faro, menor	41	8
1.769	Rudolf O. Kesselring	11	2
1.770	Ruth Berlink, menor	2	0
1.771	„ f.ª de Juvenal Corrêa de Mello . .	2	0
1.772	Ruy de Mendonça, menor	4	0
1.773	„ Sodré, menor	4	0
1.774	Ruysdael de Freitas Lima	50	10
1.775	Salomon Pompé	93	14
1.779	Sabino Machado	18	3
1.780	Salvador A. de Queiroz Telles	39	7
1.781	Santa Casa de Misericordia de Campinas .	277	26
1.782	„ „ „ „ „ Rio Claro .	151	20
1.783	„ „ „ „ „ Santos . .	160	20
1.784	„ „ „ „ „ São Paulo .	433	34
1.785	„ „ „ „ „ Itú . . .	160	20

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.786	São Paulo Club	180	21
1.787	Sarah, f.ª do Dr. Paulo Pinto de Almeida .	64	11
1.788	Sebastiana da Luz Quartim	120	17
1.789	,, Serra Penteado, menor . . .	50	10
1.790	,, de Souza Queiroz de Lacerda .	1.226	73
1.791	Sebastião de Campos Cintra	27	5
1.792	Serafino Sarti	128	17
1.793	Silvana de Andrade Ribeiro	2	0
1.794	Silvestre Candido Ribeiro	33	6
1.795	Simão Bolivar de Queiroz Aranha, menor .	66	11
1.796	Simon Lehmann & C.	3.740	199
1.797	,, Nathan.	282	26
1.798	,, Netter	225	23
1.799	Simone de Moras, menor	6	1
1.800	Sociedade Maçonica, Loja Cap. Piratininga	37	7
1.801	,, Protectora dos Portug. Desvalidos	70	12
1.802	,, Portugueza de Beneficencia de Campinas	242	24
1.803	,, Portugueza de Beneficencia de S. Paulo	313	28
1.804	Societá Italiana di Beneficenza per l'Ospedale Umberto I	5	1
1.805	Societé Française 14 Juillet de Bienfaisance et Secours Mutuels.	29	5
1.806	Solange f.ª do Visconde de La Tour . .	22	4
1.807	Sophia Fialho	70	12
1.808	,, Guimarães Lima	24	4
1.809	,, Rufina de Oliveira e Silva . . .	128	17
1.810	,, da Silva Leitão	2	0
1.811	Squire Sampson	303	27
1.812	Stefano Pessa	42	8
1.813	Stella, f.ª de Abel de Andrade Villares . .	26	5
1.814	,, ,, ,, Hippolito P. Alves de Araujo	30	6
1.815	,, Penteado da Silva Prado	1.300	77
1.816	Susie L. Williams	10	2
1.817	Sybilla Bausch	80	13
1.818	Sylvia de Campos Toledo, menor . . .	160	20
1.819	,, f.ª de Francisco de Almeida Ferraz.	6	1
1.820	,, ,, ,, H. P. Pimenta Bueno . . .	11	2
1.821	,, ,, ,, José C. da Cunha Canto . .	21	4
1.822	,, Ladeira Marques, menor	16	3
1.823	,, f.ª de d. Mariana Prada	22	4
1.824	,, Monteiro de Barros e Brotero . .	6	1
1.825	Sylvio Alvares Penteado	1.500	87

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.826	Sylvio de Lara Campos, menor	21	4
1.827	„ de Toledo Piza, menor	11	2
	T		
1.828	Theodora de Souza Leite	6	1
1.829	Theodoro Antunes Maciel	83	13
1.830	„ Wille & C.	70	12
1.831	Theolinda, f.ª de E. C. de Negreiros . .	119	16
1.832	Theophilo Ferreira de Almeida	1	0
1.833	Theotonio de Lara Campos Junior . . .	100	15
1.834	„ „ „ Campos Netto, menor .	21	4
1.835	„ „ „ Toledo Piza, menor . .	42	8
1.836	„ Piza de Lara, menor	28	5
1.837	Thereza de Campos Toledo	157	20
1.838	„ da Cunha Salles	73	12
1.839	„ Forster	1	0
1.840	„ de Moraes, f.ª de José P. de Moraes	11	2
1.841	„ de Paula Novaes	113	16
1.842	„ do Val	742	49
1.843	Thomaz Dias Leite	61	12
1.844	„ Vita	216	23
1.845	Thomazina E. Harrah	1.192	72
1.846	Tito Pacheco	10	2
1.847	Torquato Pitta de Abreu Teixeira . . .	87	13
1.848	Tranquillino Alves Galvão	394	32
	U		
1.849	Umbellina de Assis Negreiros	21	4
1.850	„ f.ª de Procopio C. de Vasconcellos	24	4
1.851	Urbina Pacheco Jordão	50	10
	V		
1.852	Valentim Michelucci	53	10
1.853	„ Tobias de Oliveira	102	15
1.854	Valentina Pompeu do Amaral	12	2
1.855	Valeriana dos Santos Bonfim	60	11
1.856	Vasco Pinto Bandeira	27	5
1.857	Veuve Lazard Bloch	147	19

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.858	Veuve Lucie Bernheim	32	6
1.859	„ Myrthel Levy	30	6
1.860	Vicente Albano	60	12
1.861	„ Melillo	24	4
1.862	„ Paulo Monteiro de Barros	3.600	192
1.863	„ Rodrigues Penteado, menor . . .	70	12
1.864	„ Teixeira Marques	149	19
1.865	Vicômte Charles de Saint Marsault . . .	133	18
1.866	Victor Augusto Pereira Sodré	29	5
1.867	„ Martins de Almeida	3	0
1.868	„ Monteiro de Barros	100	15
1.869	„ de Souza Meirelles	106	15
1.870	Victoria Christi	16	3
1.871	„ Pinto Serva	45	9
1.872	Virgilia Ferreira Coelho	26	5
1.873	Virgilio Antonio de Brito	106	15
1.874	„ Luiz Ferreira	3	0
1.875	„ Rodrigues Alves	106	15
1.876	Virginia de Assis Pacheco	200	21
1.877	„ E. Gomes da Rocha	3	0
1.878	„ de Paula Novaes	11	2
1.879	Visconde de La Tour	524	38
1.880	„ „ Nova Granada	1.452	85
1.881	Viscondessa d'Elenne	11	2
1.882	„ da La Tour	562	40
1.883	„ de Montbron	2.133	119
1.884	„ de Nova Granada	177	21
1.885	Vital Brochado	53	10
1.886	Vitalino de Almeida Prado	18	3
1.887	Vite Weill	600	42
	X		
1.888	Xavier de La Tour, menor.	23	4
	W		
1.889	Washington, f.º de L. L. Guimarães . . .	36	7
1.890	Wilhermina Gompertz	150	20
1.891	William Collier	200	22
1.892	„ Fox Rule	11	2
1.193	„ H. Booth	99	14

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.894	William John Sheldon Junior	1	0
1.895	,, Loudon Strain, dr.	1.979	111
1.896	,, Nielson	68	11
1.897	,, Snape, herança	55	10
1.898	,, Van Vleck Lidgerwood	15.028	763
1.899	Wilhelm Lorentz	125	17
1.900	Wladimir, f.º de Joaquim Maynert Kehl .	3	0
1.901	Worms Irmãos	11	2
	Z		
1.902	Zelmira da Costa Guimarães	85	13
1.903	Zilda, f.ª de Juvenal C. de Mello . . .	9	1
1.904	Zulmira Bemvinda da C. Carvalho . . .	54	10
1.905	,, de Oliveira Barros	12	2
	TOTAL	400.000	

Congresso das Vias de Transporte no Brasil

REUNIDO NO RIO DE JANEIRO EM 1909

7°. THEMA

Exame critico do systema tributario federal nas varias taxas e disposições que affectam o serviço das vias de transporte. Modificações necessarias.

Memoria lida pelo representante da Companhia Paulista, Engenheiro Adolpho A. Pinto

A vida das sociedades organisadas é uma troca perenne de deveres e direitos, de onus e vantagens; e tanto mais perfeita é a organisação social, quanto mais apurado o equilibrio entre os seus encargos e os respectivos beneficios, entre o que se dá e o que se recebe.

O imposto é um dos encargos a que não se póde furtar nenhum membro do corpo social, na partilha das contribuições com que devem todos prover as despesas publicas, segundo os proprios recursos e os serviços que lhes presta o Estado.

Se esta é a doutrina imposta pela solidariedade nacional, não é certamente de extranhar que as empresas constituidas para explorar uma industria como a de transporte, tão entrelaçada com os multiplos phenomenos da vida de um povo, quanto susceptivel de influir sobre o desenvolvimento de suas forças economicas, tambem sejam chamadas a concorrer para o custeio dos serviços reclamados pela existencia da nação.

Mas, se é de preceito no lançamento dos impostos, preceito que tanto deriva da sciencia economica, como se funda nos inilludiveis dictames da boa razão e da justiça, haver uma certa proporcionalidade entre os recursos do contribuinte e a quota da contribuição, assim como entre a quota da contribuição e os beneficios della colhidos — cabe aqui perguntar: ha equidade na distribuição dos impostos que oneram a viação no Brasil? O systema tributario federal, em seus differentes pontos de contacto com o serviço de transporte, é o que deve ser?

Ninguem ignora que em nosso paiz, tão carecedor como nenhum outro de um desenvolvido systema de vias de communicação, condição primacial para o aproveitamento das riquezas naturaes espalhadas por todo o seu vastissimo territorio, os publicos poderes de ha muitos annos vêm envidando os mais ingentes esforços, senão para a completa solução do arduo problema, ao menos para satisfazer os mais palpitantes reclamos da defesa da nação e do seu engrandecimento economico.

Os favores de que tem sido cercada a viação aperfeiçoada, os privilegios de varias sortes que a têm favorecido, os sacrificios feitos pelos cofres publicos em garantias de juros e largas

subvenções, tudo concorre para patentear quanto ha merecido dos poderes geraes o fecundo instrumento de civilisação e progresso.

Ao lado, porém, de semelhante ordem de factos e como formando accentuado contraste com os cuidados, os favores e os sacrificios por meio dos quaes a nação ha procurado estimular e fortalecer a iniciativa particular para a expansão da obra ferroviaria, é verdadeiramente desolador o quadro do nosso systema fiscal, em todas as suas principaes taxas e disposições com applicação á industria de transporte, tão inçado se acha elle de inconvenientes e de injustiças.

E' facil dar as provas do que acabo de avançar, considerando o caminho de ferro sob os seus varios aspectos, isto é no seu estabelecimento, no seu trabalho e na sua renda, de par com as disposições fiscaes respectivas.

O primeiro encontro do caminho de ferro com o fisco dá-se logo na entrada dos materiaes que é preciso importar para estabelecer e fazer funccionar o melhoramento.

Tratando-se de obra da mais fundamental necessidade publica, do mais vital interesse para a economia social, de obra que, promovida e realizada pela União, pelos Estados ou pelos Municipios, é sempre a mesma em seus orgãos, em suas funcções e em seus effeitos, causa natural extranheza que até hoje a nossa legislação aduaneira não a tenha julgado merecer um tratamento uniforme, disposições que tanto se appliquem aos materiaes das estradas de ferro de concessão federal, como aos das estradas de concessão estadual ou municipal.

Dahi vem que quasi todas as primeiras gosam o favor da isenção de direitos de importação, ao passo que as outras, apesar de habilitadas com egual merecimento e credoras da mesma estima, em geral não são favorecidas com egual regalia.

A injustiça é manifesta, tão manifesta quanto é certo que as estradas de concessão federal gosam a isenção de direitos, não por terem sido autorisadas pela União, mas porque taes obras, pelo que valem em virtude da natureza e do custo de sua installação e apparelhamento, e mais ainda pela relevancia dos serviços que são destinadas a prestar ao paiz, bem merecem esse favor.

De facto, nem a importancia de seu custo, nem o merecimento de seus serviços sendo attributo desta ou d'aquella estrada, conforme o poder que a decreta, mas consequencia da estructura e das qualidades intrinsecas do instrumento, por toda a parte unico e identico em sua natureza, em suas operações e em seus fins, já se vê quão falha e injusta se mantem nossa legislação fiscal, não tendo ainda cogitado de extender a todas as estradas de ferro construidas e que se construirem no territorio nacional o favor da isenção de direitos sobre os materiaes importados, favor em cujo goso se acham quasi todas as grandes linhas de concessão federal.

Nem pára ahi a injustiça. Se ao menos houvesse uma regra uniforme e certa equidade na taxação dos trilhos, das locomotivas, dos carros e vagões, emfim de todos os materiaes que as estradas excluidas da protecção federal precisam importar para sua installação e funccionamento, a desegualdade seria menos sensivel.

A verdade, porém, é que nem os direitos estabelecidos para os materiaes proprios das estradas de ferro são uniformes, subordinados a determinado criterio, nem a taxação contém-se dentro de limites rasoaveis.

Assim é que, por exemplo, os trilhos e seus accessorios estam classificados no artigo 755, as locomotivas no artigo 1008 e os carros e vagões no artigo 805 da tarifa aduaneira, variando os direitos como varía a classificação.

Pelo que diz respeito aos trilhos, estabelece o artigo 755 que, quando pesando mais de 10 kilogrammas por metro corrente, isto é, quando destinados a estrada de ferro, pagam de direitos 15 réis por kilogramma.

Estabelece mais a tarifa que os grampos, as talas de juncção, os parafusos, os dormentes, os gyradores, e outros accessorios ficam sujeitos á mesma taxa dos trilhos respectivos, quando importados juntamente com estes, devendo, porém, pagar 80 réis quando importados separadamente.

Esta distincção não é justa, não tem nenhuma razão de ser. E' sabido que a conservação ordinaria das estradas de ferro exige, antes da substituição dos trilhos, a renovação dos respectivos accessorios, por ser a duração destes muito menor que a daquelles. Os grampos, por exemplo, são quasi todos renovados quando se mudam os dormentes, o que acontece no minimo seis vezes antes que o trilho fique deformado em gráo de exigir a sua substituição.

Ora, não se comprehende, não ha o que explique e menos ainda justifique a disposição da tarifa em virtude da qual os primeiros grampos que servirem para o assentamento dos trilhos duma via ferrea hão de pagar apenas 15 réis por kilogramma, ao passo que os outros, os que periodicamente houverem de substituir os primeiros no mesmo serviço, isto é, na fixação dos mesmos trilhos e na mesma via permanente hão de pagar 80 réis por kilogramma, portanto cerca de cinco vezes mais.

Pelo motivo que ha pouco expuz, sendo as estradas de ferro obrigadas a importar frequentemente os accessorios de trilhos desacompanhados destes, e, no caso mesmo de virem juntamente, sendo necessario importar os accessorios sempre em quantidade excedente á que corresponde estrictamente ao numero dos trilhos, em consequencia das perdas e extravios a que está sujeito o material de pequenas dimensões, é facil ver os onus de que ficam por isso injustamente sobrecarregadas.

Ainda recentemente a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, que eu tenho a honra de representar nesta illustre assembléa, importou uma partida de trilhos a accessorios pesando 532.653 kilogrammas. Em consequencia da distincção estabelecida entre os direitos relativos aos accessorios em quantidade estrictamente correspondente á dos trilhos, e os direitos relativos aos accessorios em excesso, a Alfandega de Santos obrigou a Companhia a pagar direitos de 15 réis sobre 501.170 kilogrammas, e de 80 réis sobre 31.393 kilogrammas, o que fez que uma factura do custo de 62:968$480, posto o material em Santos, pagasse direitos na importancia de 12:863$944 réis, ou cerca de 20 % do respectivo custo.

No caso de tratar-se da importação de dormentes metalicos, material tambem considerado pela tarifa como accessorio de trilho, a taxa de 80 réis por kilogramma, a que está sujeito o artigo quando importado separadamente, é quasi prohibitiva.

A Companhia Paulista tendo importado, em 1907, uma partida de 30.000 dormentes metalicos, do custo de 289:845$464 réis, teve que pagar de direitos 204:845$460 réis ou 70 % sobre o custo do material!

Pelo que diz respeito a locomotivas não é menos vexatoria a tarifa, e não só no que dispõe como na maneira de ser applicada.

Fazendo parte dos varios volumes contendo os elementos componentes de cada machina, costuma vir a quantidade de *asbestos em pasta* necessaria para forrar a respectiva caldeira. E' evidente que este material, constituindo parte integrante da locomotiva e vindo juntamente, não deve pagar direitos em separado. Assim, entretanto, não entende a Alfandega de Santos, a qual não só cobra em separado os direitos sobre o asbestos que faz parte da locomotiva e que vem juntamente com as demais peças, como impõe a multa de direitos em dobro, para punir a falta de declaração do material, como se fosse mercadoria extranha

As estradas de Sao Paulo já teêm recorrido para o Thesouro Nacional da regra seguida pela Alfandega de Santos, mas os recursos não têm sido providos, do que resulta a necessidade de remodelar a tarifa em termos que não permittam tão desarrazoada interpretação

Em consequencia desta maneira de applicar as disposições vigentes, a Alfandega de Santos cobrou recentemente por duas locomotivas que importou a Companhia Paulista, do custo total de 126:426$780 réis, direitos na importancia de 30:218$320 réis, isto é, 15:109$160 réis por cada machina ou cerca de 24 % do respectivo custo!

Não ha duvida que esta taxação, applicada a artigos da natureza e destino dos que fazem objecto destas considerações, é exaggerada. Comtudo, dos materieas proprios de estradas de ferro esses ainda são relativamente favorecidos pelo fisco, pois outros ha, como os carros de passageiros e os vagões de cargas, que são muito mais duramente tratados.

A este respeito tenho aqui, á disposição de quem as queira examinar, algumas contas originaes de material rodante recentemente importado pela Companhia Paulista, cujos algarismos dão melhor medida das exorbitancias do fisco na materia.

Por tres carros de passagairos do typo Pullman, recentemente importados e que ficaram em Santos por 126:792$450 réis, foram pagos direitos na importancia de 60$688$160. Assim, cada carro, do custo de 42:264$150, pagou 20:229$380 de direitos ou cerca de 48%!

Por vinte vagões cobertos, com caixa e estrado de aço, lotação de 42 toneladas, cujo custo em Santos importou em 207:700$000 réis, foram pagos direitos na importancia de 87:269$200, isto é, cada vagão pagou á Alfandega 4:363$461, ou 15 % do seu custo!

Pelo que tenho dito muito succintamente, já se póde fazer idéa de quanto é arbitraria, injusta e iniqua a tarifa aduaneira do Brasil em suas principaes applicações ás vias de transporte que não gosam o favor da isenção de direitos.

Como corrigir essas arbitrariedades e injustiças? O correctivo radical, logico, equitativo, está evidentemente em tornar livre de direitos a entrada de materiaes de applicação exclusiva ao serviço ferroviario, como trilhos, locomotivas, carros e vagões e respectivos accessorios.

Far-se-hia assim desapparecer, juntamente com os defeitos de que está eivada a tarifa, a injusta desigualdade entre empresas de mesma natureza, que exploram o mesmo serviço publico, das quaes entretanto muitas gosam aquelle favor para todos os materiaes que precisam importar, ao passo que outras não o gosam, nem sequer em relação ao material de exclusivo consumo ferro-viario.

E essa desegualdade é tanto mais descabida, quanto é verdade que não somente as estradas favorecidas com a isenção de direitos, mas tambem as outras, executam de graça uns tantos serviços publicos que lhes impõem pesados onus, como o serviço postal, o transporte de immigrantes e outros.

Quando a isenção de direitos não seja possivel, que ao menos a taxação dos materiaes proprios e exclusivos das estradas de ferro seja feita com a justiça, moderação e uniformidade que merece um serviço publico de tal natureza e importancia, não se cobrando mais de 10 % do respectivo valor.

*
* *

Construida a estrada e inaugurado o respectivo trafego, surge de novo o fisco e agora não só o federal mas tambem o estadual. a onerar com os seus impostos de transito as condições do transporte,

Em paiz como o nosso, onde não ha ainda nem a facilidade nem o habito da locomoção; em que os que viajam o fazem geralmente muito mais por inevitavel exigencia de qualquer ordem do que por méro passatempo ou diversão, e no qual não se conta ainda nenhuma corrente de excurcionistas estrangeiros, como succede por exemplo na Europa; em paiz onde o custo do transporte não póde ser barato, não só porque o coefficiente de utilisação do caminho de ferro geralmente é fraquissimo, como porque a installação do melhoramento e o seu custeio exigem despesas elevadissimas; em paiz nestas condições, o imposto de transito, que não quer dizer senão a super-aggravação dos onus naturaes do transporte pelo fisco, afigura-se-me o mais inconveniente e absurdo de quantos se arrolam em nosso systema tributario.

Embaraçar o movimento, atrophiar as funcções de relação de qualquer organismo, maxime nas condições do de que se trata, nunca será meio de o vivificar, mas de o anniquillar e destruir.

Se por sua propria natureza, e não menos pelas circumstancias do meio, semelhante taxa é a mais anti-economica possivel, os seus effeitos ainda se aggravam pela concomitancia das taxas federal e estadual onerando o mesmo objecto, e onerando-o em grão verdadeiramente vexatorio, como acontece, por exemplo, em relação ás passagens, caso em que ascende a 20 % sobre o preço do bilhete só a quota correspondente ao imposto federal!

Pouco importa que a importancia da contribuição não possa exceder o limite de 2$000 réis por passagem, pois o maior numero de bilhetes que vende uma estrada de ferro não é para as grandes distancias, é antes para as pequenas, e sobre estas o imposto incide com todo o rigor de sua pesada porcentagem.

Foi tão sensivel a acção depressiva desta taxa sobre a economia do serviço ferro-viario, que, segundo se observou em todas as linhas do Estado de São Paulo, no anno de 1899, o primeiro durante o qual vigorou o imposto federal de 20 % sobre as passagens, o numero de viajantes diminuiu quasi 20 % do que fôra anteriormente.

O tributo que assim opprime a materia sobre que recahe, evidentemente precisa ser alliviado, para que não continue a prejudicar os interesses geraes e ferir a industria que haure na mesma fonte seus elementos de vida.

Parece que ninguem deixará de achar razoavel que o imposto em questão, quando não possa ser abolido, nunca deverá ser de mais de 10% sobre o custo do bilhete, mantendo-se o limite, de 2$000 réis para a importancia da contribuição.

Nem é só a exorbitancia da taxa de transito que reclama modificação. Tambem precisa ser corrigida a disposição do regulamento de 27 de janeiro de 1906, art. 4º., letra *b*, que isenta do imposto as passagens de valor inferior a 1$000 nas estradas de ferro construidas pela União e pelo Estados, ou por companhias que tenham subvenção ou garantia de juros.

Esta disposição é injusta e odiosa, excluindo do favor as linhas construidas a esforços exclusivamente da iniciativa particular.

Se ha estradas que estejam nas condições de merecer semelhante favor, em beneficio dos viajantes de pequenas distancias, são antes as que tenham sido construidas sem onus algum para os cofres publicos e não as que tenham sido favorecidas com subvenção e garantia de juros.

Mais equitativo será, pois, extender a isenção do imposto relativo ás passagens inferiores a 1$000 réis a todas as estradas de ferro do paiz, tenham ou não sido construidas pelo Governo, gosem ou não de subvenção ou garantia de juros, assim beneficiando-se egualmente os viajantes, que são os pagadores da taxa.

Se os reparos que tenho feito referem-se ao imposto de transito decretado pela União, para vigorar em todas as linhas ferreas do paiz, ainda ha motivo de outra ordem para impugnal-o, quando especialmente applicado ás vias de transporte a cargo do Estado; é que então elle offende o art. 10 da Constituição da Republica, o qual prohibe á União tributar serviços estaduaes.

E' mais um forte argumento a justificar a necessidade de rever o regulamento que rege a materia.

*
* *

Não contente com a larga participação que tem nos resultados do trafego das vias de transporte, sob a fórma que acabo de analysar, ainda a União intervem na partilha dos lucros liquidos das respectivas empresas, chamando a si o quinhão de 2 ½% desses lucros, sob a fórma do imposto sobre dividendos.

Se os impostos que, tenho examinado estam a reclamar prompta e radical remodelação, não só no sentido de torna-los mais razoaveis como para expurgal-os dos graves defeitos de que estam inçados, ao menos é certo que em geral elles têm sido legalmente decretados.

O mesmo, entretanto, não se póde dizer do imposto sobre dividendos, que fere em cheio o estatuto constitucional da Republica.

Esse imposto, com effeito, não podia, não póde e não poderá ser cobrado pela União, sob o regimen da Constituição de 24 de Fevereiro de 1891, que, no seu artigo 9.º attribuiu á competencia exclusiva dos Estados a decretação de impostos sobre industrias e profissões, sem limitação ou restricção de qualquer natureza.

Ora, indiscutivelmente, a esta classe pertence o imposto decretado pelas leis federaes orçamentarias de 15 de Novembro de 1897, de 31 de dezembro de 1898 e seguintes, de 2 ½ % sobre os dividendos distribuidos aos seus accionistas pelas sociedades anonymas com séde nos Estados.

Nessa classe, de facto, sempre figurou esse imposto, desde que começou a fazer parte do systema fiscal do paiz, isto é, desde o regulamento n. 4346 de 23 de março de 1869, expedido para a execução da lei n. 1507 de 26 setembro de 1867, até ao regulamento de 22 de fevereiro de 1888, em pleno vigor — quando foi estabelecida, decretada e promulgada a Constituição Federal de 24 de fevereiro de 1891

E tanto assim o entendeu o proprio Congresso Constituinte, que mais tarde, , exercendo funcções ordinarias, nas leis n. 126 de 21 de novembro de 1892 e n. 191 de 30 de setembro de 1893, excluiu do imposto sobre os dividendos, cobrado então no Districto Federal e sob a fórma de sello, as sociedades anonymas com séde nos Estados.

As leis orçamentarias posteriores, de 1894 e 1896, fizeram egual exclusão em favor das companhias estabelecidas nos Estados, sem duvida por haverem reconhecido que estas só podem ser tributadas pelos Estados, visto como o art. 7.º § 2.º da Constituição Federal determina que os impostos decretados pela União devem ser uniformes para todo o paiz.

A objecção que por ventura se faça de poder recahir esse imposto sobre a renda, e de pertencer assim á classe daquelles que a União e os Estados podem estabelecer cumulativamente ou não, com fundamento no art.º 12 da Constituição Federal, não procede por varios motivos.

Primeiramente, porque, estatuindo a Constituição no art. 9.º § 4.º que as industrias e profissões são materia tributavel exclusivamente pelos Estados, não permitte distincções baseadas na fórma ou na natureza do imposto.

Em segundo logar, a admittir-se que a simples mudança de nome justifica os impostos alludidos em favor da União, resultaria completa subversão do systema constitucional de distribuição das rendas entre a União e os Estados, cujo criterio exclusivo é a materia tributavel.

Em terceiro logar, porque seria absurdo acceitar que, dando aos Estados exclusivamente o direito de tributar as industrias e profissões, tivesse a Constituição reservado ao mesmo tempo para a União o direito de tributal-as e pelo modo mais gravoso.

Em quarto logar, porque os impostos permittidos pelo art. 12.º da Constituição Federal á União como aos Estados, cumulativamente ou não, somente o são sob a expressa condição de não contrariarem o disposto nos artigos que tratam dos impostos cuja decretação é da competencia exclusiva quer da União quer dos Estados.

Accresce finalmente ponderar que com a pratica em voga, não se vem violando somente o art. 9.º da Constituição, que estabeleceu ser da competencia exclusiva dos Estados o imposto sobre industrias e profissões, mas tambem o art. 10.º, a que ha pouco já tive occasião de referir-me, que prohibe aos Estados tributar serviços a cargo da União, e á União tributar serviços a cargo dos Estados, pois ninguem ignora que das estradas de ferro que pagam o imposto de dividendo ao Thesouro Nacional muitas são de concessão dos Estados, constituindo portanto serviços a cargo destes.

Parece que nada mais preciso dizer para mostrar, á plena evidencia, a inconstitucionalidade das disposições de leis que crearam para a União o imposto sobre os dividendos distribuidos pelas companhias de estradas de ferro com séde nos Estados, e, por conseguinte, a necessidade que ha de se pôr termo a uma irregularidade que tão

serios prejuizos tem causado á industria de transporte, a qual — constitucionalmente sujeita nesta parte á tributação dos Estados, que por certo não abrem mão de seus direitos em consequencia de outrem invadir a esphera em que lhes cabe privativamente exercer taes direitos — se vê no fim de contas sobrecarregada de onus e tributos em gráo verdadeiramente intoleravel.

Para que se faça idéa do peso total desses onus, para que se possa apreciar em conjunto o valor das contribuições a que está sujeito o serviço ferro-viario no Brasil, sob o systema fiscal em vigor, é bastante dizer que só a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes paga annualmente perto de mil e quinhentos contos de réis de impostos, sommando apenas as contribuições devidas aos cofres da União e do Estado de S. Paulo, provenientes dos direitos de importação, dos impostos de transito, de dividendo e capital, sem contar as contribuições por effeito do imposto predial e demais taxas de menor importancia, federaes, estaduaes e municipaes.

Posto isto, é caso para dizer — em boa hora mostra-se o Governo Federal disposto a collaborar com as empresas de transporte para melhorar quanto possivel o seu regimen de fretes em beneficio da lavoura, da industria e do commercio nacionaes, de que é exuberante prova a reunião deste congresso.

Em verdade, evidenciado como fica que uma das condições para conseguir o magno desideratum está na completa reforma do systema tributario federal, pelo que toca ás principaes de suas disposições referentes á viação publica, a qual precisa e urge ser desafogada da compressão fiscal que a asphyxia, ainda bem que as circumstancias autorisam-me a rematar estas considerações congratulando-me com o paiz e especialmente com os dignos delegados das empresas de transporte aqui representadas — pela fundada esperança de vermos em breve os altos poderes nacionaes praticamente empenhados nesta obra de justiça e patriotismo.

* * *

Resumindo o que me occorreu expender succintamente sobre o assumpto relatado, proponho que o Congresso recommende com seu autorisado voto, como medidas necessarias em prol da viação ferrea nacional:

a) A isenção de direitos de consumo para os trilhos e seus accessorios, as locomotivas, carros e vagões e seus pertences importados pelas estradas de ferro, sejam estas de concessão federal, estadual ou municipal, ou, no caso de não ser isso possivel, ao menos o estabelecimento duma taxa uniforme e moderada para os referidos materiaes.

b) A reducção do imposto federal de transito nas estradas de ferro, a 10 % do valor dos bilhetes, mantendo-se o limite de 2$000 para a importancia da contribuição, ficando isentas do imposto as passagens de valor inferior a 1$000 em todas as estradas.

c) Que deixe de ser incluido nas futuras leis orçamentarias o imposto sobre os dividendos distribuidos aos seus accionistas pelas sociedades anonymas com séde nos Estados.

Congresso das Vias de Transporte no Brasil

10.º THEMA

Estudo do consumo da lenha como combustivel nas vias de transporte e do emprego de dormentes de madeira nas estradas de ferro, sob o duplo ponto de vista da economia do serviço das empresas e do regimen florestal do paiz.

Memoria lida pelo representante da Companhia Paulista, Engenheiro Adolpho A. Pinto

Mal do povo que não ama as arvores e só trata a ferro e fogo as alegres e bemfazejas amigas da humana existencia. E' que ninguem viola impunemente o divino concerto das harmonias creadas, ninguem rasga sem dôr a folha verde da creação, uma das mais admiraveis do poema da vida sobre a terra.

De todos os dons, em verdade, com que a suprema munificencia engalanou a superficie do planeta que habitamos, transformando-a nesse incomparavel mostruario de maravilhas que o homem, após milhares de annos, ainda não acabou de descobrir e admirar, quer na extensão e magnificencia dos scenarios, quer na infinita variedade de seus thesouros — nenhum reflecte tão intensamente a magua de sentir-se desamado, nenhum tão susceptivel aos ultrajes da fortuna ingrata, como o virente manto de esmeralda com que o Senhor vestiu a nudez da terra, para conforto da nossa existencia, regalo dos nossos sentidos e campo do nosso labor.

Se, porém, no Brasil, mais do que em nenhuma outra região do mundo, a flora é bella, luxuriante e variada como obra espontanea da natureza, infelizmente tambem é verdade que neste paiz se vem a pouco e pouco, como que sem sciencia nem consciencia, estragando e compromettendo o extraordinario patrimonio, condição e elemento de riqueza, de bem estar, de saude e de vida de todos os seus habitantes.

Não cabe certamente versar aqui o importante assumpto com a amplidão de vistas que sua vasta materia comporta, o ensejo, todavia, não póde ser mais propicio para discutil-o sob o aspecto que mais directamente affecta os interesses das vias de transporte.

E' facto de commum e quotidiana observação que em todo o territorio habitado do Brasil, as mattas sempre foram e continuam a ser abatidas á pura discreção dos respectivos senhores, para quaesquer applicações, seja da região por ellas occupada, seja do producto florestal, sem que em tempo algum se haja cogitado de reintegrar a natureza nos elementos de que tão despiedosamente tem sido despojada.

Considerando todo o desenvolvimento cultural das mais activas e ricas regiões do paiz, e, conseguintemente, o progressivo desapparecimento das antigas florestas que as guarneciam; considerando

as derrubadas feitas para todas as dependencias e serventias acces sorias dos estabelecimentos agricolas; considerando o constante e cada vez maior consumo de combustivel vegetal, não só pelos innumeros fogões das cidades e povoados, como por toda a sorte de estabelecimentos industriaes a vapor, e pelas machinas installadas nas fazendas para beneficiar os respectivos productos; considerando o largo emprego de madeira que tem absorvido a construcção civil, de que é facil ter justa idéa sabendo que ha cidades, como a de S. Paulo, em que cada anno se edificam mais ou menos dois mil predios, e Estados, como o do mesmo nome, em que se contam por dezenas as cidades e povoações surgidas quasi improvisamente; considerando finalmente o extraordinario consumo de productos florestaes, seja em dormentes, seja em combustivel, por parte das estradas de ferro — ninguem deixará de nutrir as mais graves apprehensões sobre as tristes consequencias que fatalmente, inevitavelmente, acarretará o regimen em pratica, ha tantos annos, de destruir sem substituir, de consumir sem produzir, consequencias que só se poderão manifestar pelo completo desflorestamento do Brasil, com todo o cortejo de calamidades de ordem physica, economica e social que sóe acompanhar phenomeno de tal natureza.

Vinculadas como se acham as estradas de ferro a semelhante ordem de cousas, não preciso dizer mais para mostrar que, além dos effeitos geraes decorrentes da situação, ha ahi questão que muito directamente lhes affecta os interesses, problema que entende muito de perto com o seu futuro economico-financeiro: a carestia de seus mais importantes artigos de custeio — o dormente e a lenha.

Acredito que nenhuma administração de caminho de ferro terá deixado de cogitar no caso, tanto pela relevancia das funcções que exercem os dois prestimosos materiaes na economia do serviço ferroviario, como pela sombria perspectiva das circumstancias, pois todos sentem, todos conhecem de propria e dura experiencia quanto vão progressivamente escasseando aquelles dois productos nas zonas marginaes das linhas ferreas, unicas em situação de fornecel-os a preços convenientes, porque podem fazel-o sem lhes sobrecarregar o custo com excessiva despesa de transporte.

Esta condição constitue mesmo uma aggravante do caso, em virtude de restringir o campo economico da producção a uma faixa de terreno de poucos kilometros de largura.

E pois que nessa mesma zona os sitios mais proximos do eixo da estrada são naturalmente os que mais depressa se exploram, ou antes, se devastam, facilmente se imagina quanto é susceptivel de encarecer o producto, que já custa actualmente mais do dobro do que custava ha vinte annos.

Mas ainda bem que o mal não é irreparavel, e providencias de varias ordens podem ser tomadas para corrigir-lhe os effeitos e até sanal-o na raiz.

Pelo que diz respeito especialmente ao dormente, é de considerar antes de tudo que diversas são as medidas de applicação recommendavel para prolongar-lhe a vida de trabalho, e, pois, restringir-lhe o cosumo.

Sabido como é que o apodrecimento da madeira é devido á acção destruidora de vegetaes inferiores, tem-se conseguido augmentar a duração do material pelo exterminio dos germens que o corrompem. Não visam outro fim os processos antisepticos, as injec-

ções de substancias germicidas, tratamento este applicado ás madeiras brancas, de tecido menos compacto, porque só ellas podem absorver o liquido venenoso em quantidade sufficiente.

Assim, o grande alcance da medida está em alargar o campo do supprimento, tornando aproveitaveis para o fim em questão muitos vegetaes de nossas mattas, que, por sua qualidade inferior, não seriam vantajosamente utilisaveis *in natura*.

E porque o seu custo naturalmente é menor que o da madeira de lei, ha margem mais ou menos bastante para a despesa do tratamento antiseptico.

No Brasil cabe á Estrada de Ferro Central a iniciativa do tratamento preservativo dos dormentes. Atravessando zona que foi das primeiras a ser despida da vestimenta florestal, a nossa mais antiga e mais importante arteria de viação sentiu mais cedo que outras estradas a escassez da madeira de lei á beira de sua linha, sendo por isso levada, ha já alguns annos, a recorrer ao emprego das madeiras brancas.

Vaccinados contra a putrefacção e munidos de dispositivos proprios para augmentar-lhes a resistencia contra a usura devida ao trabalho mecanico, certo é que os dormentes de madeira branca se tornam tão duraveis como os de madeira de lei.

Outra medida de consideravel efficacia para augmentar a vida do dormente de madeira é o emprego do lastro de pedra britada. Em consequencia de ser francamente permeavel, este lastro funcciona como excellente preservativo da humidade, e é a humidade, como se sabe, o agente que alternando a sua acção com a dos ardentes raios solares do nosso clima, favorece immensamente o trabalho dos germens da putrefacção.

De resto, não é só esta a vantagem do lastro de pedra, tantas e tão relevantes são ellas que, se alguma cousa merece extranheza a tal respeito, é não estar ainda generalisado o seu uso, pelo menos em todas as grandes arterias da viação nacional.

O lastro de pedra não só augmenta consideravelmente a vida do dormente, produzindo economia de material e mão d'obra na manutenção da estrada, como evita o pó, que causa tanto incommodo aos viajantes e tão prejudicial é á conservação do material rodante. E' que a grande usura imposta aos aros das rodas, obriga-as a frequentes reparações, ao passo que, trabalhando em linha empedrada, o material póde prestar muito mais serviço, vendo crescer cerca de 40 % a sua kilometragem sem precisar ir ao torno das officinas, resultado evidentemente de immenso alcance para as estradas que mantêm muitos milhares de rodas em circulação diaria.

Além disso, o lastro de pedra, sendo homogeneo, pouco compressivel, e não se gastando em nuvens de poeira, nem em detritos levados pelas enxurradas, dá mais segurança e estabilidade á via permanente, tornando a sua conservação mais facil e menos dispendiosa.

Por todas essas vantagens e ainda porque em linha lastrada de pedra podem correr, em excellentes condições, trens compostos de carros de luxo, com serviço de restaurante e outros elementos de conforto, como os que offerecem aos seus viajantes os bons expressos da Europa e da America do Norte, bem se póde comprehender a alta conveniencia do melhoramento e quanto é para desejar, a bem dos proprios creditos da civilisação nacional, que o mesmo

ganhe terreno e acabe por ser adoptado em todas as grandes vias ferreas brasileiras.

Neste sentido o primeiro passo á frente já foi dado, cabendo á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes a primazia do emprego em larga escala do lastro de pedra. Possue essa empresa actualmente cerca de 500 kilometros de estradas de leito empedrado, continuando esse serviço a ser feito alli com muita actividade, na medida mais ou menos de cem kilometros por anno e mediante o dispendio approximadamente de quinhentos contos de réis.

Com a vulgarisação do tratamento antiseptico, que permitte a utilisação das madeiras brancas como dormentes, e o emprego do lastro de pedra, que lhes dilata o prazo da duração, as estradas de ferro já não teriam muito que temer da escassez do material em questão, tanto mais quanto na eventualidade de degenerar a escassez em carestia, não seria difficil, exigindo as circumstancias, appellar do dormente de madeira para o dormente de ferro, como já aconteceu em São Paulo.

Quando a alta do preço do café attrahiu para a cultura do grande producto todos os braços disponiveis nesse Estado, a Companhia Paulista teve que recorrer á importação do dormentes de ferro para supprir a falta occasional do material indigena, e a experiencia não provou mal, attenta a duração por assim dizer indefinida do material metallico.

Em condições normaes, porém, principalmente emquanto vigorarem os direitos de importação com que o artigo está taxado, ainda é muito preferivel o emprego do dormente de madeira.

O preço deste material no Estado de São Paulo é actualmente de 4$000 réis para linha de bitola larga, e sua duração é de cinco a sete annos, quando a madeira é das melhores essencias, entrando o faveiro com a maior contribuição; ao passo que o dormente de ferro, posto em Jundiahy, custa cerca de 13$000 réis quando importado livre de direitos, e uns 20$000 réis no caso de pagar direitos.

O confronto desses dados mostra que actualmente não vale a pena empregar o dormente de ferro, ainda que a sua duração seja de algumas dezenas de annos, sobretudo nas estradas em que, graças ao lastro de pedra britada, a duração normal do dormente de madeira póde ser prolongada de alguns annos.

Pelo que se refere especialmente ao emprego da lenha como combustivel das locomotivas, tambem não é de recear que a progressiva escassez do artigo e, por conseguinte, o seu encarecimento chegue ao ponto de pôr em crise financeira as estradas de ferro.

Nos primeiros vinte e cinco annos de vida e desenvolvimento da industria ferro-viaria de São Paulo, o combustivel geralmente alli usado nas locomotivas era o carvão de pedra, que custava, no interior do Estado, mais ou menos 20$000 réis por tonelada, em vista da situação do cambio e da insignificante despesa de descarga do material em Santos, operação esta que se realizava na ponte maritima da *São Paulo Railway* e custava cerca de 800 réis por tonelada.

Depois, sobrevindo a crise cambial, em cujo periodo agudo chegou a nota de mil réis a valer menos de 6 dinheiros, aconteceu subir o preço da tonelada de carvão a mais de 80$000 réis.

Ora, é evidente que, em semelhante conjunctura, o consumo da lenha comprada á beira da linha ferrea devia tornar-se medida

muito mais economica que o do carvão de pedra importado de Cardiff ou outra procedencia estrangeira. Dahi a preferencia do combustivel vegetal sobre o mineral, preferencia que em breve se generalisou nas linhas de penetração e que ainda hoje é perfeitamente justificavel, em face dos preços comparados dos dois artigos.

De facto, sendo corrente que uma tonelada de carvão de pedra equivale, como combustivel, a cerca de nove metros cubicos de lenha, e custando esta, em média, no interior do Estado de S. Paulo, posta á margem da estrada, 2$760 por metro cubico, vê-se que despendendo apenas 24$840, o importe de nove metros cubicos de lenha, adquire-se o equivalente de uma tonelada de carvão, cousa que aliás não custa alli menos de 40$000.

Mostram estes dados que do emprego da lenha, de preferencia ao do carvão, resulta actualmente a economia de 40 %, com a vantagem a mais de ficar no paiz, e na propria zona servida pela estrada, o valor do combustivel consumido.

O preço do carvão de pedra, em moéda corrente, não sendo susceptivel de abatimento accentuado, pelo menos emquanto, dum lado, prevalecer o limite opposto á alta do cambio pelo regimen da Caixa de Conversão e, de outro, montar ao elevadissimo algarismo de 9$800, por tonelada, o total das taxas cobradas pela Companhia Docas de Santos do carvão que entra pelo referido porto — é claro que o presente estado de cousas só poderá soffrer modificação em consequencia de subir o preço da lenha. Será, porém, necessario que o preço do metro cubico de lenha suba de 2$760 a 4$440, para deixar este combustivel de concorrer vantajosamente com o carvão de pedra.

E' de esperar que tal aconteça?

A continuar o systema primitivo, segundo o qual operam os fornecedores do combustivel vegetal — de destruir sem reconstruir, sem restaurar a obra da natureza — maximé em campo de acção limitado á estreitissima faixa marginal ás linhas ferreas, porque o producto, como já disse, não supporta pesado onus de transporte, é intuitivo que a lenha, por seu natural e progressivo encarecimento, em proximo futuro não poderá competir com o combustivel mineral.

Mas já então, dado o rapido progresso que vem fazendo, de alguns annos a esta parte, o technicismo industrial, sobretudo nas applicações mecanicas da energia hydro-electrica — ainda o vapor, o extraordinario propulsor dynamico do seculo XIX, não terá sido supplantado em toda a linha pela electricidade, o magico agente de luz e força do seculo XX ?

Dentre todos os magnificos thesouros com que a Providencia cumulou o Brasil, propiciando os destinos de sua industria de transporte e de quantas fazem grande consumo de força motriz, não é certamente o de menor valia o systema hydrographico nacional.

E' que nenhuma região do globo possue elementos comparaveis aos do territorio brasileiro quanto aos riquissimos mananciaes de energia electrica que se deparam nas quédas de todos os grandes rios que o sulcam, algumas das quaes verdadeiramente dignas de provocar, pela magnificencia do quadro, o mesmo brado de admiração que o estupendo Niagara arrancou a Chateaubriand — *parece uma columna d'agua do diluvio!...*

Talvez, pois, a lenha não tenha de ceder ao carvão de pedra. Sim, para dar batalha á ulha negra, talvez não venha longe o tempo

em que se ha de armar essa outra ulha, a já famosa ulha branca, incontestavelmente superior á primeira, porque as suas jazidas, em vez de esconderem-se nas entranhas do solo e terem possança limitada, são verdadeiramente inesgotaveis, escachoando o minerio á flor da terra, em torrentes sem fim, tão numerosas como diluviaes.

Em vista das considerações expostas, parece-me poder concluir que em terra assim provida de recursos, podendo lançar mão de tão variados expedientes para acudir aos reclamos de sua economia industrial, as empresas ferro-viarias felizmente estão a cobro de serias difficuldades futuras, especialmente pelo que diz respeito aos seus principaes artigos de custeio — o dormente e a lenha.

Entretanto, por menos temerosa que seja a situção, por mais faceis, seguros e abundantes que se antolhem os meios de conjurar porvindouros embaraços oppostos ao funccionamento economico do trafego ferro-viario — a grande providencia, a ultima palavra a respeito, não me parece estar em nenhum dos alvitres examinados, em nenhum dos recursos perfunctoriamente discutidos, todos de merecimento relativo, porque de applicação condicional e alcance unilateral.

A solução radical, completa, a solução absolutamente efficaz e perennemente conveniente, a solução ideal, primando sobre todas porque os seus effeitos primam sobre os de qualquer outra, e nem só com alcance relativamente á questão ferro-viaria, mas extendendo-se a uma immensa variedade de assumptos, emfim, a solução suprema para o magno problema do abastecimento de dormentes e combustivel ás estradas de ferro brasileiras está, a meu ver, na cultura florestal.

Com effeito, se outro qualquer alvitre póde supprir o custeio das estradas de ferro desses dois materiaes, na emergencia de falta, certo é que pela cultura florestal se conseguirá muito mais: não só prevenir a escassez da lenha e do dormente de madeira, como reduzir, e reduzir extraordinariamente, o respectivo preço corrente, com a vantagem ainda de dar vida a um ramo de trabalho tão lucrativo em seus effeitos economicos, como recommendavel em suas consequencias de ordem physica.

Paiz de latifundios incommensuraveis, tão farto de territorio como pobre de braços e capitaes, o Brasil sempre terá o grande nervo de sua riqueza, o principal factor de seu engradecimento economico, na exploração do solo.

Ora, de todas as culturas a que elle se presta, nenhuma mais facil, nenhuma de resultados mais seguros e remuneradores do que a cultura florestal, sobretudo quando o producto encontra mercado certo ao lado mesmo do terreno da producção, como acontece com a lenha e o dormente.

A questão interessando directamente as empresas de transporte nacionaes, não é de extranhar que tenha despertado a sua attenção, traduzida já por uma iniciativa que parece fadada ao mais completo exito. Refiro-me ao que está fazendo a Companhia Paulista. Esta empresa, vivamente empenhada em estudar a mat eria, colhendo dados positivos, concretos, sobre os meios praticos de resolver a questão, fundou, em 1904, um Horto Florestal em Jundaihy, especie de campo de experiencia e demonstração, destinado a guia-lhe os passos em busca do desejado objectivo.

Ao findar o anno de 1908, achava-se o Horto de Jundiahy completamente arborisado com essencias de reconhecido valor, em

numero de 40.000 exemplares dos quaes 32.000 de eucalyptus e 8.000 de outros generos, especialmente escolhidos para a producção de lenha e dormentes.

Concluidos os trabalhos do Horto, e verificadas as condições peculiares á plantação e ao desenvolvimento das essencias experimentadas, reconheceu a Companhia Paulista a conveniencia de emprehender em larga escala a cultura do eucalyptus, notavelmente das especies *Rostrata, Marginata, Pilularis, Colossea, Tereticornis, Globulus* e *Robusta*, as mais reputadas para os fins em vista, dentre as duzentas especies conhecidas.

Além de se recommendar o eucalyptus por seu corpo lenhoso, pesado, compacto, de grande tenacidade e duração, concorrendo para este effeito não só a densidade de sua textura como a grande quantidade de succos taninosos que impregnam os tecidos e as gommas resinosas que encerram as suas cellulas, uma circumstancia que dá a esta essencia florestal a primazia dentre quantas se podem prestar ás applicações aqui visadas, é o prodigioso vigor e rapidez de seu crescimento, sobresahindo na arvore o grande porte rectilineo de seu tronco.

Creio mesmo que na flora lenhosa do mundo nenhuma essencia rivalisa com o eucalyptus a este respeito, o que bem justifica esta affirmativa de E. Lambert, referindo-se á sua vegetação na Argelia:

> « Com uma rapidez de crescimento que está para a das outras arvores na mesma proporção em que se acha a locomotiva para o carro de boi, o eucalyptus attinge em 15 annos a altura de um fuste secular. »

Com applicação ao caso é curiosa esta outra referencia. Conta Homero que Ulysses havia feito em Ithaca um leito completo dum tronco de oliveira preso ás suas raizes, em torno do qual levantára sua habitação. Commentando este episodio da Odysséa, accrescenta um escriptor: se Ulysses dispuzesse em sua pequena ilha dum pé de eucalyptus, teria podido levar a sua excentricidade mais longe construindo da mesma peça de madeira não só o leito, mas a propria habitação e todos os seus moveis!

Não se póde exprimir mais incisivamente o que vale, pelas dimensões da arvore e pela qualidade da madeira, um pé de eucalyptus. E o seu prodigioso desenvolvimento observa-se não só na Australia, a terra natal da grande myrtacea, mas em todos os paizes em que o calor não é uniforme e nem sempre se mostra em alto gráo a humidade athmospherica, pois, segundo observa o Barão Ferd. von Mueller, o eucalyptus, em seu trabalho vegetativo, tem necessidade duma epoca de repouso durante o anno, quer trazida pelo abaixamento da temperatura, quer pela secca.

Estas condições climatericas são precisamente as dos Estados meridionaes do Brasil, nos quaes, como por exemplo acontece em S. Paulo, ha o periodo de repouso vegetativo, que vae de maio a setembro, caracterisado não só pelo abaixamento da temperatura, como pela falta de chuvas. Isto mostra que o Estado de S. Paulo e seus visinhos se prestam admiravelmente para a cultura do eucalyptus. E' o que acaba de ficar bem patente nas plantações do Horto Florestal de Jundiahy, onde, com menos de cinco annos e em mau terreno, já havia exemplares com dezoito metros de altura e quarenta e cinco centimetros de diametro na base.

Especialmente pelo que diz respeito á duração do eucalyptus como dormente de estrada de ferro ou em applicação semelhante, são conhecidos os excellentes resultados colhidos de seu emprego na Australia, na Europa, nos Estados Unidos, nos paizes platinos, em toda a parte emfim onde a preciosa essencia tem sido posta á prova.

J. H. Maiden, director do Jardim Botanico de Sydney, talvez a maior autoridade na materia, escreve, em sua obra «*A critical revision of the genus Eucalyptus*», que, na Exposição Internacional da Tasmania, o respectivo governo apresentou um dormente de eucalyptus, da especie *Obliqua*, que havia durado 25 annos em trabalho, accrescentando o mesmo autor que a vida média dos dormentes dessa madeira era de 14 annos, e que a duração da mesma em pontes ia de 20 a 26 annos.

Todas as grandes cidades da Australia são calçadas com a madeira do eucalyptus, a avenida da Opera, em Pariz, tem o seu calçamento feito em grande parte de eucalyptus, das especies *Marginata* e *Colossea*; Regent Street, em Londres, tambem é calçada do mesmo material.

Que o dormente de eucalyptus tem dado bom resultado nas estradas de ferro dos Estados Unidos, prova o facto de haver a *Pensylvania Rail Road*, uma das mais notaveis empresas ferro-viarias da America do Norte, fundado um Horto Florestal em Morris Ville, no qual possuia, em 1908, tanto como 2.530.000 arvores, a maior parte de eucalyptus, exclusivamente para obter dormentes.

No Brasil, onde a madeira, sujeita ás fortes alternativas de calor e humidade, resiste muito menos á acção do tempo, sobretudo na terra, ainda não ha dados sobre a duração do dormente de eucalyptus.

A Companhia Paulista, em 1906, abateu uma arvore de eucalyptus *Globulus*, de dezesete annos de edade, criada em Jundiahy, a qual produziu 16 dormentes para a linha de bitola larga, 2 metros cubicos de lenha, 47 cabos de picaréta e 83 cabos de enchó, isto é materiaes no valor mais ou menos de 70$000 réis, cotados aos preços correntes.

Os 16 dormentes foram pela Companhia empregados no leito de sua estrada, em trecho com lastro de terra, sujeito a grande trafego, a 17 de junho do referido anno. O peso desses dormentes, depois de seccos, na occasião de serem collocados na linha, era, em média, de 122 kilogrammas, ao passo que os de faveiro, madeira muito bem reputada, têm accusado 105 kilogrammas, e os de peroba 92 kilogrammas.

Anno e meio depois, tendo sido empedrado o leito da linha no trecho em que se achavam esses dormentes, foram elles examinados e reconhecidos em perfeito estado de conservação, passando a servir desde então em lastro de pedra britada. Examinados outra vez, recentemente, após tres annos e meio de uso, ainda foram achados perfeitamente conservados.

O prazo da observação, como se vê, ainda é curto para induzir a conclusão definitiva.

Mas, se a observação propria é do maior interesse para determinar o tempo exacto de vida do dormente de eucalyptus no Brasil, ella não parece necessaria para se ter a segurança de que esta madeira, quer por suas excellentes qualidades, quer pelos bons

resultados em toda a parte colhidos de suas varias applicações, está destinada a resolver em nosso paiz, com as mais assignaladas vantagens, o problema da escassez do dormente e do combustivel nas estradas de ferro.

Levada naturalmente por esta consideração, acaba a Companhia Paulista de adquirir 1500 hectares de boas terras, junto á cidade do Rio Claro, ponto terminal de sua linha de bitola larga e inicial da rêde de bitola estreita, pretendendo ahi formar uma floresta de um milhão de eucalyptus. a qual, uma vez constituida, dará a essa empresa bastantes e perennes recursos para prover de lenha e dormentes o consumo de todas as suas linhas ferreas

Calcula a Companhia que a sua cultura florestal, trabalhada a machinas agricolas, portanto em boas condições economicas, deverá estar completamente formada no prazo de 15 annos, mediante dispendio que não irá além de quinhentos contos de réis. Assim, cada arvore virá a custar-lhe apenas o desembolso de 500 rs., ao passo que, reduzida a lenha e dormentes, poderá produzir algumas dezenas de mil réis, mediante pequena despesa de mão d'obra.

Tanto importa, como se vê, reduzir o preço do dormente e do metro cubico da lenha a uma parcella minima do seu custo actual, isto é, quando muito a uns quinhentos réis!

E poisque a média annual do consumo de taes artigos, nos ultimos cinco annos, importou para a Companhia Paulista em 1.275:766$678 réis, confia essa empresa que a economia que poderá realizar, quando for a propria a abastecer-se de taes artigos, ha de ser pelo menos de mil contos de réis por anno, na base dos preços actuaes.

Em que póde haver, Senhores, applicação mais rendosa de capital? Qual a industria capaz de tão extraordinario resultado? Onde achar solução adequada a resolver um problema ao mesmo tempo de ordem technica e economica com tão extraordinario e completo exito?

Ora, o que, na materia, é assim conveniente á Companhia Paulista, não póde deixar de o ser ás demais empresas ferro-viarias; do mesmo modo, as innumeras vantagens que ha a colher de semelhante ramo de producção relativamente ás estradas de ferro, não podem deixar de haver, *mutatis mutandis*, relativamente á construcção civil em seus variadissimos aspectos.

Significa isto que a cultura florestal, sobretudo nas zonas marginaes ás estradas de ferro, é exploração agricola da mais larga e segura remuneração.

E uma vez que esta obra, além de se recommendar por seus magnificos resultados economicos, não interessa menos o bem publico, pela notoria influencia que exercem as mattas sobre a regularidade das estações, a abundancia d'agua, a amenidade do clima, em summa, sobre os mais importantes phenomenos da economia physica da terra—já se vê quanto ha a fazer em nosso paiz, quanto a felicidade e a riqueza da nação estão a impôr ao nosso zelo e á nossa actividade nesse magnifico campo de trabalho, que, entretanto, não é actualmente senão o feio corpo de delicto do desapreço, do descaso em que temos tido um dos mais valiosos dons da nossa esplendida natureza.

Pela extensão e exuberancia de suas mattas nativas, e. talvez, mais ainda pela inenarravel variedade e belleza das especies ve-

getaes que as povoam, a flora brasileira realmente se póde considerar a mais rica e formosa do mundo.

Pois bem, que temos feito para conserval-a? Que medida consagra a nossa legislação para a defesa e guarda do preciosissimo thesouro?

Em verdade, assim como nos paizes policiados ha normas reguladoras dos costumes, das relações sociaes, porque não haverá tambem uma legislação para regular os phenomenos desta outra categoria e prevenir os attentatos contra a ordem natural, contra o regimen das harmonias physicas, cujos effeitos não são menos sensiveis e prejudiciaes á propria vida do homem, principalmente sendo certo que elles não affectam só individuos, mas ferem a collectividade inteira, e, pois, são verdadeiros delictos de lesa humanidade?!

Assim me pronunciando, não quero entretanto dizer que devam os poderes geraes levar a sua intervenção no caso a medidas extremas, mais proprias para irritar e opprimir do que para produzir beneficio de qualquer especie.

A verdadeira conservação da nossa riqueza florestal não está em diminuir-lhe o uso, em prohibir o consumo dos seus productos. Conservar, neste caso, é apenas impedir o abuso, prevenir a destruição, e isto se poderá facilmente conseguir—sem attentar contra o direito de propriedade, nem restringir a liberdade de trabalho—pela sã, generosa e fecunda politica reparadora que consiste em fomentar a cultura, em desenvolver a producção.

Ahi está, senhores, um assumpto de maxima relevancia e a respeito do qual, por isso mesmo que nada ha providenciado, que nenhuma disposição existe na legislação patria, cumpre que os amigos desta terra, sobretudo os que mais directamente se acham interessados na questão, comecem por fazer alguma cousa, e a reunião deste Congresso bem póde ser o ponto de partida para esta patriotica cruzada. Vós todos que fazeis parte desta assembléa sois homens de boa vontade e trabalho; basta a vossa presença aqui, para significar que o lemma de vossa carreira profissional se póde traduzir por estas palavras—iniciativa e acção.

Pois bem, que o Congresso de Vias de Transporte no Brasil, considerando que a cultura florestal será um bem para o paiz, uma fonte de riqueza para os que a explorarem, e uma obra particularmente util para as estradas de ferro, tome a iniciativa de recommendal-a com seu esclarecido voto, como merecendo o amparo e a animação dos publicos poderes e a sympathia e dedicação dos lavradores, dos industriaes e dos capitalistas; que cada um de vós, com a autoridade de sua competencia e a suggestiva influencia do exemplo, que é a propaganda pelo facto, tome a peito secundar a obra da solidariedade commum—e eu não terei duvida em proclamar que no Brasil estará firmado de vez solenne pacto de alliança entre o homem e a natureza, para trabalharem accordes, em nobre esforço conjuncto, em pról da felicidade geral e do engrandecimento economico da Nação.

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

ERRATA

Pagina	*Errado*	*Certo*
16	$049	$1[illegible]0
16	$060	$106
41	$044	$064
41	$051	$063
49	83.633.997	34.633.997
49	142.527.109	93.527.109
49	194,2	80,4
49	135,5	88,9
50	142.527.109	93.527.109
50	159.244.060	110.244.060
52	112.242.548	63.242.548
52	212.817.604	163.817.604
52	228,3	128,7
52	189,8	146,1
52	212.817.604	163.817.604
52	245.650.831	196.650.831
55	$008	$012
55	$016	$014
72	$007	$011
72	$012	$015
144	$015	$021
144	$008	$002

I

Extensão em trafego

Em 31 de Dezembro de 1909, a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes tinha em trafego a extensão total de 1.113,803 kilometros, assim distribuidos:

Linhas de 1m.,60	279,390	
„ „ 1m.,00	793,880	
„ „ 0m.,60	40,533	1.113kms.,803

O numero de estações e postos telegraphicos servindo aos 1.113,803 kilometros era de 121, incluindo a agencia telegraphica na Capital do Estado, séde da Companhia.

Foram abertas ao trafego em 1.º de Junho as estações de Collina e Barretos, no prolongamento do tronco da Secção Rio Claro, além de Bebedouro.

II

Contabilidade

1.º Movimento financeiro.

Tendo sido a receita geral de . . .	27.111:851$729
e a despesa de	12.471:848$164
a renda liquida em 1909 foi de . . .	14.640:003$565

A relação da despesa para a receita é de 46,00 %, tendo sido em 1908 de 45,96 %.

O quadro seguinte mostra a renda liquida da Companhia desde 1872, data da abertura do trafego no primeiro trecho da linha.

Annos	Renda liquida	Differença por cento	
		Para mais	Para menos
1872	124:886$716	—	
1873	390:639$915	204,8	
1874	474:658$483	24,7	
1875	524:054$016	10,4	
1876	641:540$242	22,4	
1877	974:679$864	51,9	
1878	1.508:451$790	54,6	
1879	1.550:138$951	2,7	
1880	1.313:378$103	—	15,3
1881	1.636:650$011	24,6	
1882	1.961:981$374	19,8	
1883	1.620:717$349	—	17,4
1884	1.318:371$558	—	18,6
1885	1.657:151$436	25,6	
1886	1.711:288$585	3,2	
1887	1.665:402$245	—	2.6
1888	2.215:663$695	33,0	
1889	2.741:282$081	23,7	
1890	3.484:385$534	27,2	
1891	3.988:245$538	14,5	
1892	4.307:382$615	8,0	
1893	4.050:491$578	—	5,9
1894	8.329:442$159	105,6	
1895	10.561:761$667	26,7	
1896	10.449:210$110	—	0,5
1897	12.329.066$910	17,4	
1898	10.471:000$980	—	15,0
1899	11.914:107$323	13,7	
1900	12.939:589$419	8,7	
1901	17.396:831$199	34,4	
1902	13.669:483$875	—	21,4
1903	10.530:552$202	—	22,9
1904	9.018:518$223	—	14,3
1905	9.722:849$262	7,8	
1906	18.450:335$294	47,3	
1907	14.534:422$699	—	21,2
1908	12.247:441$964	—	15,7
1909	14.640:003$565	16,3	

O quadro synoptico, intercalado entre as paginas 2 e 3, dá a conhecer a formação e distribuição da renda liquida da Companhia, nos diversos annos, desde 1872.

O movimento financeiro do trafego, nas linhas ferreas da Companhia, em 1909, foi:

Receita	26.496:794$118
Despesa.	11.686:958$596
Saldo	14.809:835$522

Relação da despesa para a receita 44,1 %

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, desde o seu começo até 31 de Dezembro de 1909

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego: nas vias ferreas	Extensão kilometrica média em trafego: na via fluvial	Numero de passageiros transportados nas vias ferreas e fluvial	Numero de toneladas de mercadorias transportadas nas vias ferreas e fluvial	Valores em 31 de Dezembro: do capital em acções, realisado	do emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878	do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro	do capital fixado e approvado pelo Governo para o trecho de concessão federal da linha Rio Claro [8]	do fundo de reserva	do custo da amortisação da linha Rio Claro
						£	£	£		
1872	38	. .	33.531	26.150	[1] 4.000:000$000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1873	45	. .	56.212	54.968	4.200:000$000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1874	45	. .	76.402	67.522	6.450:000$000	. . .	. . .	. . .	37:800$660	. . .
1875	58	. .	96.614	76.362	8.343:130$000	. . .	. . .	. . .	66:537$620	. . .
1876	106	. .	156.952	84.137	9.418:800$000	. . .	. . .	. . .	96:651$718	. . .
1877	155	. .	159.706	75.600	11.682:800$000	. . .	. . .	. . .	128:046$120	. . .
1878	185	. .	157.944	93.843	11.910:400$000	[2] 150.000	. . .	. . .	178:257$770	. . .
1879	204	. .	165.503	95.336	12.138:400$000	148.500	. . .	. . .	228:717$260	. . .
1880	224	. .	178.373	99.198	12.214:800$000	146.900	. . .	. . .	268:989$060	. . .
1881	228	. .	177.283	122.478	12.703:100$000	145.200	. . .	. . .	343:699$588	. . .
1882	243	. .	166.774	133.028	12.915:200$000	143.400	. . .	. . .	459:386$089	. . .
1883	243	. .	161.539	160.121	12.936:100$000	141.500	. . .	. . .	550:803$092	. . .
1884	243	. .	165.839	154.768	13.005:200$000	139.400	. . .	. . .	698:897$176	. . .
1885	243	43	184.827	175.278	16.572:061$160	137.200	. . .	. . .	754:906$803	. . .
1886	244	92	197.790	176.665	16.793:125$080	134.800	. . .	. . .	923:022$052	. . .
1887	250	200	231.850	175.421	17.243:279$080	132.300	. . .	. . .	1.012:490$916	. . .
1888	250	200	298.596	219.486	17.243:550$000	129.600	. . .	. . .	1.075:317$741	. . .
1889	250	200	319.401	258.679	18.070:500$000	126.700	. . .	. . .	1.127:945$619	. . .
1890	250	200	348.150	300.857	19.168:180$000	123.600	. . .	. . .	1.127:876$319	. . .
1891	292	200	543.579	367.441	24.976:690$000	120.300	. . .	. . .	417:371$726	. . .
1892	667	200	809.041	412.414	32.955:160$000	116.700	2.750.000	. . .	470:273$117	. . .
1893	731	200	1.179.245	407.125	38.285:140$000	112.900	2.750.000	. . .	513:969$892	. . .
1894	776	200	1.100.396	458.292	38.804:360$000	108.800	2.750.000	. . .	566:134$892	. . .
1895	791	200	1.372.035	556.691	44.043:040$000	104.400	2.750.000	. . .	1.043:158$399	. . .
1896	791	200	1.272.398	665.755	50.739:440$000	99.700	2.750.000	. . .	1.903:381$102	. . .
1897	791	200	1.422.141	690.645	59.461:560$000	[3] 94.700	2.722.500	. . .	2.387:984$762	. . .
1898	791	200	1.248.503	640.162	59.933:320$000	. . .	2.693.600	. . .	76:067$872	. . .
1899	807	200	1.060.465	660.728	59.960:800$000	. . .	2.663.300	. . .	76:067$872	. . .
1900	807	200	1.052.900	676.812	60.000:000$000	. . .	2.631.500	. . .	100:000$000	. . .
1901	823	200	1.101.779	883.992	67.047:520$000	. . .	2.598.100	[9] 1.528.125-0-0	200:000$000	372:966$652
1902	864	200	1.038.639	832.798	69.671:000$000	. . .	2.563.000	[10] 1.544.361-0-0	550:000$000	2.262:559$792
1903	979	66	939.886½	749.148	72.300:640$000	. . .	2.526.200	[11] 1.564.996-0-0	650:000$000	4.149:242$339
1904	1.030	—	913.772½	733.522	74.981:100$000	. . .	2.487.500	[12] 1.602.376-2-11	700:000$000	5.196:317$185
1905	1.055	—	949.794½	725.400	74.996:920$000	. . .	2.446.900	[13] 1.606.528-2-11	750:000$000	5.246:317$185
1906	1.057	—	977.029	983.642	74.999:860$000	. . .	2.404.200	[14] 1.606.529-2-11	800:000$000	6.246:317$185
1907	1.058	—	1.117.827½	975.783	80.000:000$000	. . .	2.359.400	[14] 1.606.528-2-11	2.000:000$000	8.353:285$785
1908	1.058	—	1.084.081½	959.742	80.000:000$000	. . .	2.312.400	[15] 1.615.853-8-5	2.200:000$000	9.059:019$675
1909	1.085	—	1.127.868	1.121.266	80.000:000$000	. . .	2.263.000	[16] 1.615.853-8-5	2.400:000$000	9.813:326$725

ANNOS	RECEITA	DESPESA	Formação da Renda liquida a distribuir: SALDO	Importancia recebida do Governo de S. Paulo em virtude de garantia de juros	Importancias que passaram do anno anterior	Dividendo de parte das acções do fundo de reserva	Importancia deduzida da destinada no anno anterior para amortisação da divida da Companhia	Importancias retiradas do fundo de reserva	TOTAL
1872	311:404$143	186:262$224	125:141$919	155:113$284	. . .	. . .	. . .	. . .	280:255$203
1873	650:463$069	259:823$154	390:639$915		255$203	. . .	. . .	. . .	390:895$118
1874	758:169$207	283:510$724	474:658$483		22:895$118	. . .	. . .	. . .	497:553$601
1875	889:414$782	365:360$766	524:054$016		9:424$992	. . .	. . .	. . .	533:479$008
1876	1.126:189$760	484:649$218	641:540$542		9:534$548	. . .	. . .	. . .	651:075$090
1877	1.541:836$645	567:156$781	974:679$864		8:640$451	. . .	. . .	. . .	[5] 983:320$315
1878	2.095:525$850	687:074$060	1.508:451$790		12:754$611	. . .	. . .	. . .	1.521:206$401
1879	2.297:935$790	747:796$839	1.550:138$951		18:421$722	. . .	. . .	. . .	1.568:560$673
1880	2.085:239$370	771:861$267	1.313:378$103		14:819$973	6:760$361	. . .	. . .	1.342:316$117
1881	2.514:466$920	877:816$909	1.636:650$011		5:388$166	. . .	38:820$833	. . .	1.680:859$010
1882	2.880:373$995	918:392$621	1.961:981$374		4:295$533	. . .	. . .	. . .	1.966:276$907
1883	2.739:948$200	1.119:230$851	1.620:717$349		4:084$913	. . .	. . .	39:238$732	1.664:040$994
1884	2.586:301$750	1.267:930$192	1.318:371$558		8:047$922	. . .	. . .	26:505$975	1.352:925$455
1885	2.812:352$950	1.155:201$514	1.657:151$436		5:214$191	. . .	. . .	. . .	1.662:365$627
1886	2.977:410$510	1.266:121$925	1.711:288$585		5:498$882	. . .	. . .	. . .	1.716:787$467
1887	2.922:222$693	1.256:820$448	1.665:402$245		4:399$123	. . .	. . .	. . .	1.669:801$368
1888	3.577:121$476	1.361:457$781	2.215:663$695		3:596$703	. . .	. . .	. . .	2.219:260$398
1889	4.487:396$469	1.746:114$388	2.741:282$081		821$870	. . .	. . .	. . .	2.742:103$951
1890	5.082:383$149	1.597:997$615	3.484:385$534		67:223$051	. . .	. . .	. . .	3.551:608$585
1891	6.499:157$909	2.510:912$371	3.988:245$538		. . .	. . .	. . .	. . .	3.938:245$538
1892	9.227:635$144	4.920:252$529	4.307:382$615		. . .	. . .	. . .	. . .	4.307:382$615
1893	10.230:964$064	6.180:472$486	4.050:491$578		. . .	. . .	. . .	. . .	4.050:491$578
1894	13.930:608$544	5.601:166$385	8.329:442$159		380:292$828	. . .	. . .	. . .	8.709:734$987
1895	17.383:811$641	6.822:049$974	10.561:761$667		. . .	. . .	. . .	. . .	10.561:761$667
1896	19.693:127$477	9.193:917$367	10.499:210$110		. . .	. . .	. . .	. . .	10.449:210$110
1897	22.223:833$853	9.894:766$943	12.329:066$910		. . .	. . .	. . .	. . .	12.329:066$910
1898	20.541:985$830	10.070:984$850	10.471:000$980		1.000:000$000	. . .	. . .	2.800:000$000	14.271:000$980
1899	21.224:577$150	9.310:469$827	11.914:107$323		8:117$071	. . .	. . .	. . .	11.922:224$394
1900	22.071:945$269	9.132:355$850	12.939:589$419		656:188$213	. . .	. . .	. . .	13.595:777$632
1901	27.293:917$132	9.897:085$933	17.396:831$199		2.624:433$855	. . .	. . .	. . .	20.021:265$054
1902	24.972:799$117	11.303:315$242	13.669:483$875		4.489:102$050	. . .	. . .	. . .	18.158:585$925
1903	20.101:754$102	9.571:201$900	10.530:552$202		4.017.888$088	. . .	. . .	. . .	14.548:440$290
1904	18.259:883$130	9.241:364$907	9.018:518$223		3.021:920$281	. . .	. . .	. . .	12.040:438$504
1905	18.421:280$525	8.698:431$263	9.722:849$262		3.009:320$501	. . .	. . .	. . .	12.732:169$763
1906	27.110:074$320	8.659:739$026	18.450:335$294		3.020:970$241	. . .	. . .	. . .	21.471:305$535
1907	24.861:763$568	10.327:340$869	14.534:422$699		1.580:083$921	. . .	. . .	. . .	16.114:506$620
1908	22.664:421$802	10.416:979$838	12.247:441$964		3.160:746$380	. . .	. . .	. . .	15.408:188$344
1909	27.111:851$729	12.471:848$164	14.640:003$565		3.002:577$014	. . .	. . .	. . .	17.642:580$579

(Na columna "Importancia recebida do Governo de S. Paulo em virtude de garantia de juros": Em 28 de abril de 1870 foi effectuado o primeiro pagamento, na importancia de 8:941$400 e a 7 de fevereiro de 1873 o ultimo na de 15:113$284 relativo ao segundo semestre de 1872. A importancia total recebida no periodo de 1870 a 1873 foi de 386:285$985. E' digno de nota o facto de só haver sido paga pelo Governo a garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital da Companhia durante o periodo da construcção e no primeiro anno da linha em trafego.)

ANNOS	DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA — DIVIDENDOS: Importancia distribuida	Quota por acção	Relação por %	Fundo de reserva	Importancias pagas ao Governo de S. Paulo como restituição da garantia de juros	Saldo do trecho de Campinas a Rio Claro distribuido pelos respectivos accionistas	Importancias destinadas a juros, descontos e amortisação da divida fluctuante da Companhia	Amortisação do custo da Estrada do Rio Claro	Imposto de dividendo	Imposto de capital
1872	[4] 280:000$000	11$200	7,00	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1873	344:000$000	13$760	8,57	24:000$000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1874	437:000$000	17$480	10,30	25:500$000	25:628$609	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1875	430:000$000	17$200	10,11	25:500$000	30:609$554	37:834$906	. . .	. . .	. . .	. . .
1876	403:750$000	16$150	9,50	25:500$000	4:003$713	209:056$639	. . .	. . .	. . .	. . .
1877	695:837$150	15$330	8,23	29:250$000	47:306$917	126:949$980	73:995$835	. . .	. . .	. . .
1878	1.116:188$920	18$070	9,03	33:000$000	73:647$679	[6]	279:948$080	. . .	. . .	. . .
1879	1.150.248$720	18$780	9,39	46:500$000	74:192$040	. . .	252:624$743	. . .	. . .	. . .
1880	983:672$000	16$000	8,00	64:438$728	. . .	. . .	163:466$763	. . .	. . .	. . .
1881	1.107:675$600	18$400	9,20	117:546$634	130:897$473	. . .	188:949$840	. . .	. . .	. . .
1882	1.495:739$880	23$980	12,00	111:463$674	Total pago 386:285$985	. . .	216:985$890	. . .	. . .	. . .
1883	1.273:166$000	20$000	10,00	121:881$342		. . .	124:196$630	. . .	. . .	. . .
1884	1.189:975$800	18$300	9,15	16:366$604		. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1885	1.491:335$000	22$500	11,25	9:169$965		. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1886	1.552:680$000	19$000	9,50	12:230$404		. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1887	1.528:164$000	18$700	9,35	8:294$982		. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1888	2.095:146$000	24$300	12,15	10:340$381		. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1889	2.568:499$600	29$900	14,95	. . .		. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1890	3.408:156$200	37$000	18,50	16:696$527		. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1891	3.779:330$000	33$000	16,50	30:521$391		. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1892	2.428:000$000	16$000	8,00	20:257$435		. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1893	678:000$000	4$000	2,00	30:000$000		. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1894	4.680:000$000	24$000	12,00	455:153$507	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1895	6.318:959$400	30$000	15,00	819:804$803	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1896	5.637:134$500	24$000	12,00	476:295$060	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1897	6.000:000$000	20$000	10,00	471:643$110	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1898	4.500:000$000	15$000	7,50	. . .	. . .	. . .	[7] 332:675$444	. . .	[8] 180:000$000	. . .
1899	6.000:000$000	20$000	10,00	23:932$128	. . .	. . .	689:977$473	. . .	210:000$000	. . .
1900	6.000:000$000	20$000	10,00	100:000$000	. . .	. . .	633:532$045	372:996$652	210:000$000	. . .
1901	8.045:702$400	24$000	12,00	300:000$000	. . .	. . .	6:214$[illegible]00	1.889:593$140	281:599$584	. . .
1902	8.360:894$400	24$000	12,00	100:000$000	. . .	. . .	. . .	1.886:682$547	292:631$300	. . .
1903	7.232:180$000	20$000	10,00	100:000$000	. . .	. . .	67:255$683	1.047:074$846	253:126$300	. . .
1904	6.000:000$000	16$000	8,00	50:000$000	. . .	. . .	219:022$623	50:000$000	174:000$000	. . .
1905	6.000:000$000	16$000	8,00	50:000$000	. . .	. . .	317:787$812	1.000:000$000	150:000$000	150:000$000
1906	9.000:000$000	24$000	12,00	1.200:000$000	. . .	. . .	190:313$800	2.106:968$600	225:000$000	150:000$000
1907	7.750:000$000	20$000	10,00	200:000$000	. . .	. . .	. . .	705:733$890	193:750$000	. . .
1908	8.000:000$000	20$000	10,00	200:000$000	. . .	. . .	. . .	754:307$050	200:000$000	. . .
1909	8.000:000$000	20$000	10,00	200:000$000	. . .	. . .	. . .	795:233$390	200:000$000	. . .

ANNOS	Juros e amortisação do emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878	Juros do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro	Abatimento no custo da Via Fluvial	Abatimento nos preços de compra das linhas Descalvadense e Santa Rita e extinção da conta da linha para S. Sebastião	Importancia levada á conta de capital	Para emprestar á Companhia Estrada de Ferro do Dourado	Para emprestar á Companhia Estrada de Ferro de Pitangueiras	Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante	Para o fundo de pensões	Importancias que passam para o anno seguinte	TOTAL	Despendido com a amortisação do emprestimo de £ 2.750.000 levantado em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro
1872	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	255$203	288:255$203	. . .
1873	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	22:895$118	390:895$118	. . .
1874	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	9:424$992	497:553$601	. . .
1875	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	9:534$548	533:479$008	. . .
1876	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	8:640$451	651:075$090	. . .
1877	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	12:754$611	986:094$493	. . .
1878	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	18:421$722	1.521:206$401	. . .
1879	22:818$517	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	22:177$653	1.568:560$673	. . .
1880	125:350$460	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5:388$166	1.342:316$117	. . .
1881	131:493$930	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4:295$533	1.680:859$010	. . .
1882	138:003$550	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4:084$913	1.966:276$907	. . .
1883	136:749$100	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	8:047$922	1.664:040$994	. . .
1884	141:368$860	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5:214$191	1.352:925$455	. . .
1885	156:361$780	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5:498$882	1.662:365$627	. . .
1886	147:477$940	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4:399$123	1.716:787$467	. . .
1887	129:745$683	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3:596$703	1.669:801$368	. . .
1888	112:952$147	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	821$870	2.219:260$398	. . .
1889	106:381$300	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	67:223$051	2.742:103$951	. . .
1890	126:755$858	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.551:608$585	. . .
1891	178:394$147	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.988:245$538	. . .
1892	271:570$480	1.587:554$700	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4.307:382$615	. . .
1893	233:519$080	2.728:679$670	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	380:292$828	4.050:491$578	. . .
1894	309:724$480	3.264:857$000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	8.709:734$987	. . .
1895	281:390$667	3.141:606$797	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	10.561:761$667	. . .
1896	355:774$170	4.030:006$380	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	10.449:210$110	. . .
1897	377:886$460	4.479:537$340	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.000:000$000	12.329:066$910	867:639$270
1898	4.055:167$079	5.195:041$386	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	8:117$071	14.271:000$980	1.052:041$635
1899	. . .	4.342:126$580	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	657:188$213	11.922:224$394	1.021:442$410
1900	. . .	3.654:845$080	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.624:433$855	13.595:777$632	994:966$060
1901	. . .	3.088:483$860	1.000:000$000	920:569$420	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4.489:102$050	20.021:265$054	785:898$470
1902	. . .	2.600:489$590	900:000$000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4.017:888$088	18.158:585$925	705:109$220
1903	. . .	2.626:883$180	200:000$000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.021:920$281	14.548:440$290	769:220$120
1904	. . .	2.538:095$380	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.009:320$501	12.040:438$504	783:116$840
1905	. . .	2.043:411$710	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.020:970$241	12.732:169$763	726:483$670
1906	. . .	1.803:570$740	215:368$474	. . .	5.000:000$000	. . .	. . .	. . .	. . .	1.580:083$921	21.471:305$535	647:368$090
1907	. . .	1.890:928$970	. . .	. . .	. . .	600:000$000	200:000$000	1.413:347$380	. . .	3.160:746$380	16.114:506$620	705:733$890
1908	. . .	1.881:304$280	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.370:000$000	. . .	3.002:577$014	15.408:188$344	754:307$050
1909	. . .	1.846:167$330	80:000$000	. . .	. . .	. . .	. . .	1.000:000$000	500:000$000	5.021:179$859	17.642:580$579	795:233$390

[1] O capital realisado em 31 de dezembro de 1869 era de 250:000$000; em 31 de dezembro de 1870 era de 1.730:180$000 e em 31 de dezembro de 1871 era de 3.966:350$000.
[2] A passagem em 1878 dessas £ 150.000 de Londres para S. Paulo produziu 1,668:907$387.
[3] A remessa em 1898 dessas £ 94.700 de S. Paulo para Londres custou 3.763:823$090.
[4] Essa importancia distribuida de 280:000$000 corresponde aos 6.º e 7.º dividendos, ambos de 5$600 por acção, relativos aos 1.º e 2.º semestres do anno de 1872. Os cinco dividendos anteriores foram pagos nas seguintes datas:
em junho de 1870 o 1.º dividendo de $607 por acção correspondente aos dois semestres de 1869.
em agosto „ 1870 o 2.º „ „ $450 „ „ „ ao 1.º „ „ 1870.
em fevereiro „ 1871 o 3.º „ „ 1$230 „ „ „ ao 2.º „ „ 1870.
em agosto „ 1871 o 4.º „ „ 2$740 „ „ „ ao 1.º „ „ 1871.
em fevereiro „ 1872 o 5.º „ „ 4$580 „ „ „ ao 2.º „ „ 1871.
Todos esses dividendos que correspondem mais ou menos á razão de 7 % ao anno sobre o capital realisado, foram pagos com o producto da garantia recebida do Governo e dos juros vencidos nos bancos onde eram depositados os dinheiros provenientes das chamadas de capital.
[5] Para ter o total da renda liquida a distribuir, relativa ao trecho de Jundiahy a Campinas e Campinas a Rio Claro é preciso reunir a essa importancia de 983:320$315 a somma de 2:774$178 de deficit verificado no trafego do ramal de Mogy-Guassú.
[6] No segundo semestre de 1877 fez-se a fusão dos interesses da linha de Jundiahy a Campinas com os da de Campinas a Rio Claro e ramal de Mogy-Guassú.
[7] Até 1897 estão incluidas na despesa as verbas de juros e descontos e imposto de dividendo.
[8] De accordo com o disposto na clausula VII do Decreto n. 4057 de 24 de junho de 1901, está incluido o valor do stock de materiaes existentes no almoxarifado na importancia de £ 28.125.
[9] De accordo com o Decreto n. 4057 de 24 de junho de 1901 e não comprehende as despesas feitas durante o anno de 1901, no valor de £ 16.236.
[10] De accordo com o Decreto n. 4634 de 31 de outubro de 1902 e não comprehende as despesas feitas durante o anno de 1902, no valor de £ 20.635.
[11] De accordo com o Decreto n. 4861 de 9 de julho de 1903 e não comprehende as despesas feitas durante o anno de 1903, no valor de £ 36.086-15-2.
[12] De accordo com o Decreto n. 5496 de 28 de março de 1905 e comprehende as despesas feitas durante o anno de 1904, no valor de £ 1.293-7-9.
[13] De accordo com o Decreto n. 6130 de 14 de setembro de 1906 e comprehende as despesas feitas durante o anno de 1905, no valor de £ 4.152.
[14] De accordo com o Decreto n. 6130 de 14 de setembro de 1906 e não comprehende as despesas feitas durante o anno de 1906, no valor de £ 9.325-5-6 que não foram ainda approvadas pelo Governo.
[15] De accordo com o Decreto n. 6987 de 10 de junho de 1908.
[16] De accordo com o Decreto n. 6987 de 10 de junho de 1908 e não comprehende as despesas feitas durante o anno de 1909, no valor de £ 32.459-3-10 que não foram ainda approvadas pelo Governo.

Jundiahy, Maio de 1910.

Francisco de Monlevade,
Inspector Geral.

OBSERVAÇÕES

Bitola de 1m,60

Em 30 de janeiro de 1868 foi eleita a directoria provisoria para gerir os negocios da Companhia até sua definitiva incorporação. A 7 de março de 1869 foi pelos accionistas, eleita a primeira directoria da Companhia composta dos Srs. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho Dr. Martinho da Silva Prado, Desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto, Dr. Ignacio Wallace da Gama Cockrane e Senador Francisco Antonio de Souza Queiroz. Em março de 1869 foi chamada a primeira entrada de capital no valor de 250 contos, correspondente a 5 % sobre o capital da Companhia que era de 5 mil contos. Em 31 de março de 1872 inaugurou-se o trafego no trecho de Jundiahy a Vallinhos e em 11 de agosto do mesmo anno a estação de Campinas. Em 27 de agosto 1875 inauguraram-se Bôa Vista, Rebouças e Santa Barbara, hoje Villa Americana. Em 30 de junho de 1876 inauguraram-se Tatú e Limeira. Em 11 de agosto de 1876 inauguraram-se Cordeiro e Rio Claro. Em 10 de abril de 1877 inaugurou-se Araras. Em 30 de setembro de 1877 inauguraram-se Guabiroba e Leme. Em 24 de outubro de 1878 inaugurou-se Pirassununga. Em 15 de janeiro de 1880 inaugurou-se Porto Ferreira. Em 7 de novembro de 1881 inaugurou-se Descalvado. Em 4 de novembro de 1884 inaugurou-se Remanso. Em dezembro de 1885 inaugurou-se S. Bento. Em 6 de dezembro de 1886 inaugurou-se Emas, que foi supprimida em 1891. Em dezembro de 1887 inaugurou-se Santa Gertrudes. Em 26 de novembro de 1891 inauguraram-se Emas e Baguassú, no ramal de Santa Veridiana; em 1.º de agosto de 1892 Santa Silveria e Santa Cruz no mesmo ramal. Em outubro de 1892 inaugurou-se o posto telegraphico de Sant'Anna e em fevereiro de 1893 o de Samambaia. Em 20 de fevereiro de 1893 inaugurou-se Santa Veridiana. Em 1.º de julho de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Corrupira e em 26 de agosto o de Jacuba. Em 1.º de outubro de 1896 inaugurou-se Souza Queiroz. Em 18 de outubro de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Pombal e em 22 de novembro o de S. Jeronymo e em 31 de dezembro os de Itaipú e Ibicaba. Em 1.º de abril de 1898 inaugurou-se Jundiahy-Paulista para o trafego de passageiros e a 1.º de junho para o de cargas. Em 8 de dezembro de 1899 inaugurou-se Loreto. No dia 18 de agosto de 1906 a estação de Goabiroba passou a chamar-se de Elihu Root. Em 1 de Agosto de 1907 o posto telegraphico de Pombal foi inaugurado como estação com o nome de Nova Odessa.

Secção Rio Claro

Em 1.º de abril de 1892 foi adquirida a rêde de vias ferreas, pertencente á Rio Claro Railway Company e que ficou constituindo a secção Rio Claro da Paulista. Em 6 de junho de 1892 inauguraram-se Hammond e Guariba e em 2 de setembro inauguraram-se Capão Preto e Ararahy. Em 5 de maio de 1893 inaugurou-se Jaboticabal e em 20 de setembro Santa Eudoxia. Em 10 de maio de 1894 inauguraram-se Corrego Rico, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito. Em 1.º de dezembro de 1896 inaugurou-se Espraiado e em 31 de dezembro inauguraram-se os postos telegraphicos de Cachoeirinha, Ferraz, Cuscuseiro e Estrella. Em 1.º de fevereiro de 1897 inauguraram-se Ouro e o posto telegraphico de Canella. Em 1.º de julho de 1899 inauguraram-se Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho e Campos Salles. Em junho de 1901 inaugurou-se o posto telegraphico do Aterrado e em julho os de Taboleiro e Retiro. Em 30 de dezembro de 1901 inauguraram-se Guatapará, Guarany e Martinho Prado. Em 1.º de setembro de 1902 inaugurou-se o posto telegraphico "Tupy," a 10 de outubro as estações de Graminha e Ibitirama e a 29 de dezembro as de Tayuva, Andes e Bebedouro. Em 1.º de fevereiro de 1903 inauguraram se as estações de Barrinha e Pitangueiras no ramal do Mogy-Guassú; em 25 de março as estações de Iguatemy e Ayroza Galvão no ramal dos Agudos, e as de Macuco, Cascalho e Pontal no ramal de Mogy-Guassú; em 1.º de outubro a estação de Pederneiras e a 7 de dezembro o posto telegraphico de Itatinguy e as estações de Piatan e S. Paulo dos Agudos. Em 7 de setembro de 1904 inaugurou-se a estação de Taperão e em 25 de janeiro de 1905 as de Itaquá, Batalha e Piratininga no ramal de Agudos. Em 1.º de outubro de 1906 foi inaugurada a estação de Alfredo Ellis, no Ramal de Agua Vermelha. Em 1 de agosto de 1907 o posto telegraphico de Ferraz foi inaugurado como estação com o mesmo nome. Em 1908 as estações de Morro Pellado, Colonia e Visconde do Pinhal tiveram os seus nomes mudados respectivamente para Ityrapina, Conde do Pinhal e Ibaté. Em 1.º de junho de 1909 foram inauguradas as estações de Collina e Barretos.

Bitola de 0m,60

Em 1.º de março de 1891 foi adquirida a linha Descalvadense e em 1.º de abril do mesmo anno a linha de Santa Rita. Em 1.º de dezembro de 1899 inaugurou-se Tombadouro na linha de Santa Rita.

Via Fluvial

Em 25 de março de 1885 inauguraram-se Prainha, Amaral e Pulador. Em maio de 1886 inauguraram-se Cunha Bueno, Jatahy e Cedro, e em 22 de setembro Guatapará e Martinho Prado Em 10 de janeiro de 1887 inauguraram-se Barrinha, Pitangueiras e Pontal. Supprimiram-se em março de 1891 Pulador, em fevereiro de 1895 Cunha Bueno e Cedro, em dezembro de 1900 Jatahy, em dezembro de 1901 Guatapara e Martinho Prado, em 25 de março de 1903 as estações de Barrinha, Pitangueiras e Pontal, e em 30 de abril as de Prainha e Amaral, ficando extincta toda a secção fluvial.

Discriminando o movimento financeiro total pelas diversas linhas da Companhia, temos:

Linhas	RECEITA		DESPESA		SALDO		Relação % da despesa para a receita	
	1909	1908	1909	1908	1909	1908		
De $1^m,60$ e $0^m,60$.	16.484:261$462	14.084:384$064	6.616:060$634	5.384:086$140	9.868:200$828	8.700:297$924	40,4	38,2
De $1^m,00$ — Secção Rio Claro. . .	10.012:532$656	8.281:035$646	5.070:897$962	4.584:389$913	4.941:634$694	3.696:645$733	50,6	55,4
Todas as linhas .	26.496:794$118	22.365:419$710	11.686:958$596	9.968:476$053	14.809:835$522	12.396:943$657	44,1	44,5

Dos saldos acima indicados, da Secção Rio Claro, cabe ao trecho federal a importancia de 3.875:332$894 em 1909 e a de 2.950:737$509 em 1908.

2.º Receita

A receita geral da Companhia foi em

1909.	27.111:851$729
1908.	22.664:421$802
Differença para mais em 1909 .	4.447:429$927

Foram arrecadadas mais em 1909 as seguintes importancias, não incluidas na receita geral da Companhia:

Materiaes vendidos e serviços feitos por conta de outras Companhias	106:235$449
Quotas de despesas com o pessoal nas estações baldeadoras, pagas pelas outras Companhias . . .	202:740$150
Importancia das multas pagas pelo pessoal e dos ordenados não procurados, entregues á Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista	8:032$770
Imposto de transito do Governo Federal	365:592$050
Imposto de transito do Governo Estadoal	271:586$950
Total	954:187$369

A arrecadação de dinheiro nas nossas estações, por conta do trafego de passageiros e mercadorias, attingiu a 9.667:816$000, que assim se discrimina:

Linhas	TRAFEGO DE		Total
	Passageiros	Mercadorias	
De 1m,60 e 0m,60 . . .	1.472:555$960	2.344:779$980	3.817:335$940
Secção Rio Claro. . .	1.820:179$740	4.030:300$320	5.850:480$060
Todas as linhas . . .	3.292:735$700	6.375:080$300	9.667:816$000

Em 31 de Dezembro de 1909 não existia nenhum saldo em dinheiro: nas estações da Companhia Paulista, e os fretes a pagar representavam a importancia de 136.879$700, sendo 71$600 do trafego de passageiros e 136:808$100 do de mercadorias.

A comparação da receita geral da Companhia nos dois ultimos annos consta do seguinte quadro:

Linhas	1909	1908	Differenças em 1909	
			para mais	para menos
De 1,m.60 e 0,m.60.	16.484:261$462	14.084:384$064	2.399:877$398	. . . .
Secção Rio Claro .	10.012:532$656	8.281:035$646	1.731:497$010	. . . .
Total das linhas .	26.496:794$118	22.365:419$710	4.131:374$408	. . . .
Escriptorio Central	615:057$611	299:002$092	316:055$519	. . . .
Total geral . . .	27.111:851$729	22.664:421$802	4.447:429$927	. . . .

O quadro seguinte discrimina a renda do trafego de todas as linhas da Companhia, pelas diversas verbas:

Verbas da receita	1909		1908		Differenças em 1909	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	1.127.868	2.537:629$070	1.084.081 1/2	2.427:334$660	+ 43.786 1/2	+ 110:294$410
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . .	13.845	600:231$470	12.558	557:859$080	+ 1.287	+ 42:372$390
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	14.054	48:229$820	12.982	46:648$820	+ 1.072	+ 1:581$000
Mercadorias { Café (tons.) . . .	629.648	16.068:413$450	474.083	12.837:294$850	+ 155.565	+ 3.231:118$600
Mercadorias { Diversos (tons.) .	491.618	6.673:658$030	485.659	6.041:820$010	+ 5.959	+ 631:838$020
Animaes da tabellas 10 e 11 em trens de cargas.	33.480	140:073$050	23.090	50:280$390	+ 10.390	+ 89:792$660
Telegrammas	236.955	225.384$290	296.133	216:496$900	— 59.178	+ 8:887$390
Commissão de 4 % sobre a arrecadação de impostos de transito	—	25:487$138	—	24:015$310	—	+ 1:471$828
Trens especiaes	31	14:065$220	14	4:012$080	+ 17	+ 10:053$140
Aluguel de: estações e armazens . . .	—	67.025$000	—	65:100$000	—	+ 1:925$000
Aluguel de: casas	—	6:697$200	—	9:028$800	—	— 2:331$600
Aluguel de: commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas . .	—	20:480$000	—	22:090$000	—	— 1:610$000
Aluguel de: carros, vagões e encerados .	—	21:569$770	—	17:216$190	—	+ 4:353$580
Armazenagem	—	24:740$600	—	21.998$800	—	+ 2:741$800
Diversas outras verbas	—	23:110$010	—	24:223$820	—	— 1:113$810
Total.	. . .	26.496:794$118	. . . .	22.365:419$710	. . . .	+ 4.131:374$408

Para evitar duplicatas, as quantidades indicadas foram determinadas, sommando-se as relativas a todo o trafego das bitolas de 1m,60 e 0m,60 com as do trafego proprio ou interstacional da Secção Rio Claro, da Companhia Paulista, e com as do trafego extranho entre a Secção Rio Claro e as Estradas de Araraquara e Dourado, e ainda com as do trafego commum entre as Estradas de Araraquara e Dourado, em transito pela Secção Rio Claro.

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha, de Jundiahy a Vallinhos, e a receita geral da Companhia, a começar dessa data, tem sido a seguinte:

ANNOS	RECEITA	Differenças por cento	
		para mais	para menos
1872	311:148$940	—	
1873	650:463$069	10,9	
1874	758:169$207	16,5	
1875	889:414$782	18,1	
1876	1.126:189$760	26,6	
1877	1.541:836$645	36,9	
1878	2.195:525$850	42,4	
1879	2.297:935$790	4,7	
1880	2.085.239$370	—	9,2
1881	2.514:466$920	20,6	
1882	2.880:373$995	14,5	
1883	2.739:948$200	—	4,9
1884	2.586:301$750	—	5,5
1885	2.812:352$950	8,7	
1886	2.977:410$510	5,9	
1887	2.922:222$683	—	1,8
1888	3.577:121$476	22,4	
1889	4.487:396$469	25,4	
1890	5.082:383$149	13,2	
1891	6.499:157$909	27,9	
1892	9.227:635$144	41,9	
1893	10.230:964$064	10,9	
1894	13.930:608$544	36,1	
1895	17.383:811$641	24,8	
1896	19.693:127$477	13,2	
1897	22.223:833$853	12,8	
1898	20.541:985$830	—	7,5
1899	21,224:577$150	3,3	
1900	22.071:945$269	4,0	
1901	27.293:917$132	23,6	
1902	24.972:799$1[illegible]7	—	8,5
1903	20.101:754$102	—	19,5
1904	18.259:883$130	—	9,2
1905	18.421:280$525	0,9	
1906	27.110:074$320	32,1	
1907	24.861:763$568	—	8,3
1908	22.664:421$802	—	8,8
1909	27.111:851$729	16,5	

Consta dos quadros seguintes a renda exclusiva das vias ferreas e fluviaes, total e kilometrica, desde a inauguração do primeiro trecho da estrada em 1872.

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego — Bitola de 1m,60	Extensão kilometrica média em trafego — Bitola de 0m,60	RECEITA — TOTAL	RECEITA — Kilometrica	Differença por cento da receita — para mais	Differença por cento da receita — para menos
Vias Ferreas — Bitola de 1m,60 e 0m,60						
1872	38	. .	311:101$740	8:166$888		
1873	45	. .	648:360$351	14:408$008	108,4	
1874	45	. .	748:441$087	16:632$024	15,4	
1875	58	. .	885:431$432	15:266$059	18,3	
1876	101	. .	1.120:363$976	10:772$730	26,5	
1877	155	. .	1.465:561$433	9:455$235	30,8	
1878	185	. .	1.915:581$380	10:354$494	30,7	
1879	204	. .	2.018:700$150	9:895$589	5,0	
1880	224	. .	1.827;706$860	8:159$405	. .	9,4
1881	228	. .	2.190:842$950	9.609$004	19,8	
1882	243	. .	2.523:613$350	10:385$240	15,2	
1883	243	. .	2.557:794$150	10:525$902	1,3	
1884	243	. .	2.585:623$870	10:640$427	1,1	
1885	243	. .	2.804:390$110	11:540$733	8,4	
1886	244	. .	2.971:614$260	12:178$747	5,9	
1887	250	. .	2.912:461$460	11:649$845	. .	2 0
1888	250	. .	3.546:332$750	14:185$331	21,7	
1889	250	. .	4.233:308$210	16:933$233	19,3	
1890	250	. .	4.901:834$943	19:607$339	15,8	
1891	251	41	6.227:245$700	21:326$183	27,0	
1892	262	41	6.987:201$590	23:043$569	12,2	
1893	278	41	7.181:475$770	22:512$463	2,8	
1894	279	41	9.508:352$815	29:713$602	32,3	
1895	279	41	11.632:268$350	36:350$870	22,3	
1896	279	41	13.132:281$453	41:038$379	12,9	
1897	279	41	14.465:422$010	45:204$444	10,2	
1898	279	41	13.407:406$310	41:898$145	. .	7,3
1899	279	41	13.858:179$413	43:306$810	3,4	
1900	279	41	14.484:307$790	45:263$462	4,6	
1901	279	41	17.130:305$400	53:532$201	18,2	
1902	279	41	15.155:286$540	47:360$270	. .	11,6
1903	279	41	12.172:625$600	38:039$455	. .	19,7
1904	279	41	10.913:163$510	34:109$886	. .	10,3
1905	279	41	10.504:797$147	32:824$366	. .	3,8
1906	279	41	15.100:430$568	47:188$845	30,4	
1907	279	41	14.557:478$997	45:992$122	. .	3,6
1908	279	41	14.084:384$064	44:013$700	. .	3,3
1909	279	41	16.484:261$162	51:513$317	14,5	

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego	RECEITA		Differença por cento da receita	
	Bitola de 1m,00	TOTAL	Kilometrica	para mais	para menos
Secção Rio Claro — Bitola de 1m,00					
1892	364	1.954:978$769	5:370$820		
1893	412	2.791:158$190	6:774$665	42,7	
1894	456	4.211:405$625	9:235$538	50,9	
1895	471	5.358:929$580	11:377$833	27,2	
1896	471	6.143:864$646	13:044$260	14,6	
1897	471	7.295:013$070	15:488$350	18,7	
1898	471	6.627:557$900	14:071$248	. .	9,2
1899	487	6.938:672$410	14:247$787	4,7	
1900	503	7.150:840$160	14:216$382	. .	0,2
1901	503	9.784:048$840	19:451$389	36,8	
1902	544	9.525:956$410	17:510$949	. .	2,6
1903	659	7.877:761$270	11:954$114	. .	31,7
1904	710	7.313:128$340	10:300$180	. .	5,5
1905	735	7.898:738$470	10:746$582	4,3	
1906	737	11.973:055$522	16:256$520	33,9	
1907	737	9.983:465$466	13:410$402	. .	16,6
1908	737	8.281:035$646	11:236$140	. .	17,1
1909	794	10.012:532$656	12:610$117	17,3	
Via Fluvial					
1890	200	132:886$666	646$433		
1891	200	199:107$760	995$538	49,8	
1892	200	205:697$400	1:028$437	3,3	
1893	200	172:424$240	862$121	. .	16,1
1894	200	190:336$580	951$683	10,2	
1895	200	228:898$000	1:144$490	20,2	
1896	200	338:897$560	1:694$488	48,0	
1897	200	314:703$590	1:573$518	. .	7,1
1898	200	338:806$800	1:694$534	7,6	
1899	200	368:518$580	1:842$593	8,7	
1900	200	379:770$940	1:898$854	3,0	
1901	200	331:288$700	1:656$443	. .	12,7
1902	200	209:625$080	1:048$125	. .	36,6
1903	66	8:545$260	131$889	. .	87,4

Deixo de incluir a receita da Via Fluvial, no periodo de 1885 a 1890, porque, neste periodo, não era rigorosamente discriminada da das Vias Ferreas.

O seguinte quadro mostra a receita média, nos dois ultimos annos, por trem e vehiculo kilometro.

Unidades	Linhas de 1,60 e 0,60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1909	1908	1909	1908	1909	1908
Trem kilometro . .	12$894	12$221	5$427	5$179	8$484	8$129
Vehiculo kilometro de 4 rodas	$575	$576	$254	$267	$390	$403

Linhas de 1,^{m}60 e de 0,^{m}60

Verbas da receita	1909		1908		Differença em 1909	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	645.755	1.331:108$710	624.361	1.280:070$990	+ 21.394	+ 51:037$720
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (tons.) . .	10.489	353:329$220	9.352	327:599$440	+ 1.137	+ 25:729$780
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	7.976	23:559$670	7.001	21:876$800	+ 975	+ 1:682$870
Mercadorias { Café (tons.) . . .	620.599	10.305:562$980	466.815	8.362:302$310	+ 153.784	+ 1.943:260$670
Mercadorias { Diversas (tons.) . .	430 675	4.146:464$550	427.571	3.805:027$040	+ 3.104	+ 341:437$510
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	26.144	48:772$920	13.111	20:536$660	+ 13.033	+ 28:236$260
Telegrammas	186.663	141:156$250	192.207	138:980$205	— 5.544	+ 2:176$045
Armazenagens	—	6:357$100	—	6:161$800	—	+ 195$300
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	—	11:508$382	—	11:011$469	—	+ 496$913
Trens especiaes	18	6:271$470	8	2:355$410	+ 10	+ 3:916$060
Aluguel de: estações e armazens	—	61:200$000	—	61:200$000	—	—
Aluguel de: casas	—	6:697$200	—	8:478$800	—	— 1:781$600
Aluguel de: commodos para restaurantes e taxa sobre bandejas . . .	—	10:435$000	—	11:325$000	—	— 890$000
Aluguel de: carros, vagões e encerados á S. P. R. e Funilense . .	—	21:269$610	—	15:153$550	—	+ 6:116$060
Rendas diversas	—	10:568$400	—	12:304$590	—	— 1:736$190
Total.	. . .	16.484:261$462	. . .	14.084:384$064	. . . .	+ 2.399:877$398

Linhas de 1,^{m}00 — Secção Rio Claro

Verbas da receita	1909		1908		Differença em 1909	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	547.185$^{1}/_{2}$	1.206:520$360	523.027$^{1}/_{2}$	1.147:263$670	+ 24.158	+ 59:256$690
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (tons.) . .	4.803	246:902$250	4.511	230:259$640	+ 292	+ 16:642$610
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	7.587	24:670$150	7.316	24:772$020	+ 271	— 101$870
Mercadorias { Café (tons.) . . .	252.858	5.764:359$640	179.436	4.474:992$540	+ 73.422	+ 1.289:367$100
Mercadorias { Diversas (tons.) . .	192.511	2.525:684$310	182.148	2.236:792$970	+ 10.363	+ 288:891$340
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas.	20.974	91:300$130	13.186	29:743$730	+ 7.788	+ 61:556$400
Telegrammas	109.409	84:228$040	107.185	77:516$695	+ 2.214	+ 6:711$345
Armazenagens	—	18:383$500	—	15:837$000	—	+ 2:546$500
Commisssão de 4 % pela arrecadação de impostos	—	13:978$756	—	13:003$841	—	+ 974$915
Trens especiaes	12	7:793$750	6	1:656$670	+ 6	+ 6:137$080
Aluguel de: { estações e armazens . . .	—	5:825$000	—	3:900$000	—	+ 1:925$000
Aluguel de: { casas	—	—	—	550$000	—	— 550$000
Aluguel de: { commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas . .	—	10:045$000	—	10:765$000	—	— 720$000
Aluguel de: { vagões á E. F. Araraquara .	—	300$160	—	2:062$640	—	— 1:762$480
Rendas diversas	—	12:541$610	—	11:919$230	—	+ 622$380
Total.	. . .	10:012:532$656	. . .	8.281:035$646	. . . .	+ 1.731:497$010

As differentes verbas da receita, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento:

Verbas da receita	Linhas de 1,m60 e de 0,m60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1909	1908	1909	1908	1909	1908
Viajantes	8,7	9,1	12,1	13,9	9,6	10,9
Bagagens e encommendas	2,0	2,3	2,5	2,8	2,4	2,5
Animaes	0,3	0,3	1,2	0,7	0,7	0,4
Mercadorias { Café	62,4	59,4	57,5	54,0	60,6	57,4
Mercadorias { Diversas	25,0	27,0	25,2	27,0	25,1	27,0
Telegrammas	0,8	1,0	0,8	0,9	0,8	1,0
Outras verbas	0,8	0,9	0,7	0,7	0,8	0,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

A receita em 1909, proveniente do trafego de passageiros e mercadorias, póde ser assim distribuida:

Trafego proprio	das linhas de 1,m60 e de 0,m60 .	844:716$920
	da Secção Rio Claro.	1.300:036$730
Trafego extranho	das linhas de 1,m60 e de 0,m60 .	4.508:303$350
	da Secção Rio Claro	7.273:848$210
Trafego em transito pela linha de 1m,60 com destino á e procedente	da Secção Rio Claro.	5.628:488$890
	„ Companhia Mogyana. . . .	3.795:460$420
	„ „ Itatibense . . .	28:535$930
	„ „ Araraquara . . .	991:068$710
	„ „ Dourado	494:176$230
	do Ramal Ferreo Campineiro . .	64:599$400
	da Estrada de F. Funilense . .	14:911$320
Idem pela Secção Rio Claro com destino á e procedente	da Companhia Araraquara . . .	964:368$380
	„ „ Dourado	439:299$940
	„ E. de F. Sorocabana (Via Agudos).	601$070
	Total. . .	26.348:415$500

Todo o trafego, em 1909, das linhas que não pertencem á Companhia Paulista, em transito por ella, apenas concorreu com 6.793:021$400 ou 25,72 % da receita total da Companhia, no valor de 27.111:851$729.

Da importancia de 6.793:021$400 e da relação de 25,72 %, acima referidas, cabem á Companhia Mogyana . . . . 3.795:460$420 e 14,00 %.

Consta do seguinte quadro a receita média e por unidade de percurso, dos passageiros, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias, nos dois ultimos annos:

	Linhas de 1m,60 e 0m,60				Secção Rio Claro				EM GERAL			
	RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO, ANIMAL E TONELADA											
	Embarcado		Referido a 1 km.		Embarcado		Referido a 1 km.		Embarcado		Referido a 1 km.	
	1909	1908	1909	1908	1909	1908	1909	1908	1909	1908	1909	1908
Passageiros.	2$061	2$050	$042	$042	2$205	2$194	$040	$040	2$250	2$239	$041	$041
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 .	33$685	35$029	$509	$519	51$406	51$044	$596	$621	43$353	44$423	$511	$557
Animaes das tabellas 10 e 11 .	2$120	2$109	$023	$028	4$063	2$659	$019	$018	3$961	2$687	$020	$021
Mercadorias { Café	16$606	19$716	$175	$192	22$796	24$939	$138	$146	25$520	27$078	$160	$173
Mercadorias { Diversas . . .	9$627	8$899	$049	$107	13$119	12$280	$088	$084	13$575	12$440	$060	$097

3.º — Passageiros

A distribuição dos viajantes e da respectiva receita pelo trafego proprio ou interstacional, extranho e em transito em cada linha, é dada no seguinte quadro:

Natureza do trafego	1909				1908			
	1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Linhas de 1m,60 e 0m,60								
Proprio ou entre as estações dessas linhas	58.833	176:362$990	333.871	331:362$850	57.970	148:601$740	317.391 1/2	321:471$150
Extranho — Despachado	26.729 1/2	246:588$090	49.199	223:740$920	26.451 1/2	258:195$640	48.493	247:689$690
Extranho — Recebido	25.526		40.716		25.536 1/2		41.579 1/2	
Em transito	40.683 1/2	179:379$210	70.197	173:674$650	40.927 1/2	153:460$780	66:011 1/2	150:651$990
Total	151.772	602:330$290	493.983	728:778$420	150.885 1/2	560:258$160	473.475 1/2	719:812$830
Linhas de 1m,00 — Secção Rio Claro								
Proprio ou entre as estações dessas linhas	87.348	285:362$960	383.870	536:509$600	88.745 1/2	264:780$230	359.047 1/2	506:763$170
Extranho — Despachado	11.904 1/2	158:409$090	25.859 1/2	189:180$430	11.841	175:312$260	24.402 1/2	167:116$390
Extranho — Recebido	9.515		20.154 1/2		9.812		20.315	
Em transito	2.224 1/2	14:625$860	6.309 1/2	22:432$420	2.232 1/2	12:700$690	6.631 1/2	20:590$930
Total	110.992	458:397$910	436.193 1/2	748:122$450	112.631	452:793$180	410.396 1/2	694:470$490

No ultimo decennio o numero e a receita dos passageiros transportados foi:

Vias Ferreas

Annos	1.ª Classe		2.ª Classe		Em Geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Bitolas de 1m,6o e de 0m,60						
1900	176.714	714:422$590	473.988	812:123$010	650.702	1.526:545$600
1901	167.427	694:280$980	486.311	835:186$720	653.738	1.529:467$700
1902	158.215½	666:206$720	458.586	771:367$840	616.801½	1.437:574$560
1903	137.777½	584:007$600	424.902	702:056$520	562.679½	1.286:064$120
1904	135.519	575:480$830	410.909	637:868$070	546.428	1.213:348$900
1905	129.810	542:069$990	421.711	659:909$700	551.521	1.201:979$690
1906	127.720½	531:067$800	434.101½	683:298$540	561.825	1.214:366$340
1907	147.693	584:028$190	483.451	731:128$050	631.144	1.315:150$240
1908	150.885½	560:258$160	473.475	719:812$830	624.361	1.280:070$990
1909	151.772	602:330$290	493.983	728:778$420	645.755	1.331:108$710
Bitola de 1m,00 — Secção Rio Claro						
1900	114.826½	469:680$870	351.195	656:409$170	466.021½	1.126:090$040
1901	111.596	465:124$940	404.427	742:478$910	516.023	1.207:603$850
1902	108.408	457:693$350	375.439	672:475$990	483.847	1.130:169$340
1903	94.281	400:120$610	340.206	605:398$010	434.487	1.005:518$620
1904	91.418½	393:098$110	328.921	571:195$910	420.339½	964:294$020
1905	92 547	395:511$010	362.375	645:930$120	454.922	1.041:441$130
1906	95.424	402:259$460	390.154	691:256$010	485.578	1.093:515$470
1907	115.322	458:794$470	437.406½	763:568$000	552.728½	1.222:362$470
1908	112.631	452:793$180	410.396½	694:470$490	523.027½	1.147:263$670
1909	110.992	458:397$910	436.193½	748:122$450	547.185½	1.206:520$360

Via Fluvial

Na via fluvial o numero de passageiros foi:

Annos	Numero	Receita
1900	682	2:783$420
1901	514	2:078$900
1902	183	735$230
1903	22	52$790

Todas as linhas

Annos	1.ª Classe		2.ª Classe		Em Geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1900	271.792½	1.186:886$880	781.107½	1.468:532$180	1.052.900	2.655:419$060
1901	259.514	1.161:484$820	842.265½	1.577:665$630	1.101.779½	2.739:150$450
1902	246.440½	1.124:635$300	792.198½	1.443:843$830	1.038.639	2.568:479$130
1903	214.433½	984:181$000	725.453	1.307:454$530	939.886½	2.291:635$530
1904	208.932	968:578$940	704.840	1.209:063$980	913.772½	2.177:642$920
1905	204.810½	937:581$000	744.984	1.305:839$820	949.794½	2 243:420$820
1906	202.294	933:328$260	774.735	1.374:554$550	977.029	2.307:882$810
1907	242.469	1.042:822$660	875.358½	1.494:696$050	1.117.827½	2.537:518$710
1908	242.874	1.013:051$340	841.207½	1.414:283$320	1.084.081½	2.427:334$660
1909	242.136	1.060:728$200	885.732	1.476:900$870	1.127.868	2.537:629$070

4.º — Immigrantes

Foi a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes que iniciou em 1882, o transporte gratuito, para o interior, dos immigrantes e suas bagagens.

Adquirindo, em 1892, as linhas da Rio Claro Railway Company, começou immediatamente, nessas linhas, a fazer gratuitamente esse transporte que até então era pago pelo Governo.

Desde que inaugurou o transporte gratuito de immigrantes, em Novembro de 1882, tem a Companhia Paulista, até 31 de Dezembro de 1909, transportando em suas linhas ferreas e fluviaes 586.543 immigrantes, que, se tivessem pago as respectivas passagens de segunda classe, produziriam a receita total de 2.659:289$940.

O seguinte quadro discrimina, por annos, o numero de immigrantes transportados e a receita correspondente que deixou de ser cobrada pela Companhia.

ANNOS	Numero de immigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada pela Companhia
1883 (1)	2.836	9:822$390
1884	2.699	8:987$500
1885	4.633	13:960$520
1886	2.177	8:174$440
1887	16.231	46:430$720
1888	64.836	185:170$270
1889	18.981	59:976$840
1890	18.767	61:705$790
1891	59.747	171:811$700
1892	23.671	94:220$230
1893	21.404	105:782$420
1894	17.019	76:339$080
1895	71.095	369:156$900
1896	33.286	167:937$060
1897	43.082	234:239$500
1898	20.439	103:792$300
1899	12.087	72:427$500
1900	9.812	49:554$700
1901	32.617	183:258$700
1902	17.232	99:358$900
1903	4.291	21:130$580
1904	10.061	53:303$020
1905	23.212	133:737$120
1906	10.619	85:287$690
1907	11.989	64:035$760
1908	17 201	89:645$610
1909	16.519	90:022$700
	586.543	2.659:289$940

(1) Comprehende tambem os mezes de novembro e dezembro de 1882.

Os dados de 1909 são assim discriminados:

Linhas	Numero de immigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada
Linhas de 1m,60 e de 0m,60 . . .	8.059	21:415$750
Secção Rio Claro	8.460	68:606$950

Discriminando os dados do primeiro quadro pelas diversas linhas, temos:

Annos	Linhas de 1m,60 e de 0m,60		Secção Rio Claro		Via Fluvial	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1883	2.836	9:822$390	. .	. . . . .	. .	. . . . .
1884	2.699	8:987$500	. .	. . . . .	. .	. . . . .
1885	4.633	13:960$520	. .	. . . . .	. .	. . . . .
1886	2.177	8:174$440	. .	. . . . .	. .	. . . . .
1887	16.231	46:061$180	. .	. . . . .	168	369$540
1888	64.836	182:980$270	. .	. . . . .	756	2:190$000
1889	18.981	57:629$840	. .	. . . . .	378	2:347$000
1890	18.767	60:275$790	. .	. . . . .	532	1:430$000
1891	59.747	167:493$700	. .	. . . . .	763	4:318$000
1892	23.671	67:643$850	6.050	24:844$380	376	1:732$000
1893	21.404	67:770$160	8.766	36:860$840	195	1:151$420
1894	17.019	51:413$320	5.820	24:779$290	21	146$470
1895	71.095	264:589$200	21.281	101:779$900	421	2:787$800
1896	33.286	111:685$970	11.674	54:679$530	132	1:571$560
1897	43.082	163:092$170	14.642	70:689$200	153	458$130
1898	20.439	71:828$600	6.163	31:713$100	23	250$600
1899	12.087	50:013$500	4.560	21:862$800	53	551$200
1900	9.812	28:064$900	4.088	21:489$800	. .	. . . . .
1901	32.617	121:417$600	11.531	61:841$100	. .	. . . . .
1902	17.232	63:524$100	6.770	35:854$800	. .	. . . . .
1903	4.291	15:316$280	1.549	5:814$300	. .	. . . . .
1904	10.061	33:182$320	3.261	20:120$700	. .	. . . . .
1905	23.212	84:963$860	10.031	48:773$260	. .	. . . . .
1906	2.764	15:245$990	7.855	70:041$700	. .	. . . . .
1907	6.042	15:738$580	5.947	48:297$180	. .	. . . . .
1908	9.098	23:953$470	8.103	65:692$140	. .	. . . . .
1909	8.059	21:415$750	8.460	68:606$950	. .	. . . . .
	557.178	1.824:245$250	146.531	813:740$970	3.971	19:303$720

5.º — Animaes, bagagens e encommendas

A distribuição dos animaes, bagagens e encommendas pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Animaes das tabellas 11 e 10

Natureza do trafego	1909				1908			
	Nos trens de passageiros		Nos trens de cargas		Nos trens de passageiros		Nos trens de cargas	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Linhas de 1,m60 e 0,m60								
Proprio	2.542	4:874$500	3.553	2:343$300	2.483	4:711$200	1.231	607$800
Extranho Despachado .	1.509	9:594$590	4.505	10:668$300	1.560	10:539$810	4.600	11:787$750
Extranho Recebido . .	868		2.843		866		3.272	
Em transito . . .	3.057	9:090$580	15.243	35:761$320	2.092	6:625$790	4.008	8:141$110
Total . .	7.976	23:559$670	26.144	48:772$920	7.001	21:876$800	13.111	20:536$660
Linha de 1,m00 — Secção Rio Claro								
Proprio	5.468	13:138$600	6.811	8:739$100	5.456	14:431$000	9.581	13:825$100
Extranho Despachado .	1.049	10:613$280	13.683	82:468$520	891	9:909$380	3.274	15:918$630
Extranho Recebido . .	889		448		841		331	
Em transito . . .	181	918$270	32	92$510	128	431$640	. . .	. . . .
Total . .	7.587	24:670$150	20.974	91:300$130	7.316	24:772$020	13.186	29:743$730

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

Natureza do trafego	Linhas de 1,60 e de 0,60				Linhas de 1,00 — Secção Rio Claro			
	1909		1908		1909		1908	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Proprio	1.902.999	50:054$900	1.945.053	49:709$500	3.100.778	105:189$900	2.962.426	100:548$300
Extranho {Despachado .	2.042.175	138:212$100	1.716.051	133:179$160	693.831	123:904$360	646.536	115:942$950
Extranho {Recebido. .	1.283.507		1.312.735		768.293		706.444	
Em transito . . .	5.260.286	165:062$220	4.377.767	144:710$780	240.159	17:807$990	195.912	13:768$390
Total . . .	10.488.967	353:329$220	9.351.606	327:599$440	4.803.061	246:902$250	4.511.318	230:259$640

6.º — Mercadorias

A distribuição das mercadorias pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Natureza do trafego	1909				1908			
	CAFÉ		DIVERSOS		CAFÉ		DIVERSOS	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Linhas de 1m,60 e de 0m,60								
Proprio . .	2.997.829	19.769.800	42.642.677	193:975$540	1.434.361	10:320$900	44.401.109	204:688$990
Extranho Desp.do	88.673.148	2.512:754$750	27.112.075	1.295·815$800	63.266.640	1.943:552$940	31.133.493	1.209:596$650
Extranho Rec.do	382.962		102.133.838		185.546		98.784.655	
Em transito .	528.544.645	7.773:038$430	258.786.613	2.656:673$210	401.928.149	6.408:438$470	253.251.772	2.390:731$400
Total .	620.598.584	10.305:562$980	430.675.203	4.146:464$550	466.814.696	8.362:312$310	427.571.029	3.805:017$040
Linha de 1m,00 — Secção Rio Claro								
Proprio . .	8.745.429	47:367$400	55.952.204	232:299$310	7.114.972	38:999$810	52.739.422	241:442$680
Extranho Desp.do	192.754.659	4.713:334$040	41.738.161	1.954:033$580	137.985.855	3.643:877$420	49.136.058	1.735:726$070
Extranho Rec.do	297.568		73.278.885		147.786		63.345.791	
Em transito .	51.060.318	1.003:658$200	21.541.977	339:351$420	34.187.781	792:105$310	16.926.376	259:634$220
Total .	252.857.974	5.764:359$640	192.511.227	2.525:684$310	179:436.394	4.474:982$540	182.147.647	2.236:802$970

Constam do seguinte quadro as quantidades de animaes, bagagens, encommendas transportadas e as respectivas receitas no ultimo decennio.

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
Bitolas de 1,m60 e 0,m60						
1900	19.311	44:164$920	7.471	361:490$700	642.551	11.963:948$090
1901	12.122	31:450$620	7.640	362:179$770	847.038	14.541:734$980
1902	8.686	27:697$790	7.492	347:329$720	794.641	12.682:068$310
1903	8.848	25:730$260	7.442	308:260$630	714.577	9.955:358$750
1904	13.220	25:624$750	6.951	288:853$940	696.136	9.107:530$760
1905	14.622	23:937$430	7.097	287:613$590	681.645	8.724:661$505
1906	13.697	23:654$100	8.369	323:101$650	936.436	13.253:461$910
1907	14.716	31:519$870	8.221	326:951$270	913.675	12.591:305$080
1908	20.112	42:413$460	9.352	327:599$440	894.386	12.167:329$350
1909	34.120	72:332$590	10.489	353:329$220	1.051.274	14.452:027$530
Bitola de 1,m00 — Secção Rio Claro						
1900	20.090	70.034$930	3.815	201:316$000	191.724	5.620:250$870
1901	12.993	45:224$170	4.163	215:456$300	273.625	8.165:129$640
1902	8.397	33:163$830	3.901	207:740$240	271.603	8.008:020$670
1903	9.831	35:836$790	3.222	175:299$440	231.158	6.511:877$390
1904	14.790	33:151$050	3.240	177:639$380	228.858	6.013:592$160
1905	20.356	39:197$540	3.493	187:498$820	243.031	6.509:733$355
1906	18.469	34:594$280	4.046	217:986$830	346.939	10.493:274$720
1907	17.650	40:200$180	4.588	238:633$400	361.996	8.334:378$460
1908	20.502	54:515$750	4.511	230:259$640	361.584	6.711:785$510
1909	28.561	115:970$280	4.803	246:902$250	445.369	8.290:043$950

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
			Via fluvial			
1900	102	179$950	44	2:431$680	17.044	366:331$890
1901	71	203$080	36	1:836$640	15.851	318:352$840
1902	6	3$700	12	555$520	9.474	203:947$410
1903	1	$800	2	78$430	714	7:547$770
			Todas as linhas			
1900	31.819	114:379$800	10.162	565:238$380	676.812	17.950:533$850
1901	21.963	76:877$870	10.607	579:472$110	883.992	23,025:217$460
1902	15.955	60:865$320	10.215	555:525$480	832.798	20.894:036$390
1903	17.056	61:567$850	9.666	483:638$500	749.148	16.474:783$910
1904	24.420	58:775$800	9.123	466:493$320	733.522	15.121:122$920
1905	29.638	63:134$970	9.477	475:112$410	725.400	15.234:374$860
1906	26.985	58:248$380	10.989	541:088$480	983.642	23.746:736$630
1907	31.490	71:720$050	11.526	565:584$670	975.783	20.925:683$540
1908	36.072	96:929$210	12.558	557:859$080	959.742	18.879:114$860
1909	47.534	188:302$870	13.845	600:231$470	1.121.266	22.742:071$480

No fim deste relatorio encontra-se um quadro com o "Movimento Geral da Estatistica do Anno de 1909", discriminando por estação as quantidades e respectivas receitas dos diversos productos ou generos transportados pela Companhia Paulista, bem como os mesmos elementos citados, correspondentes ao trafego em transito.

O movimento de café. total, transportado até Jundiahy pela Companhia Paulista, nas cinco ultimas safras, consta do seguinte quadro:

Procedencias	De 1 de Julho de 1904 a 30 de Junho de 1905		De 1 de Julho de 1905 a 30 de Junho de 1906		De 1 de Julho de 1906 a 30 de Junho de 1907		De 1 de Julho de 1907 a 30 de Junho de 1908		De 1 de Julho de 1908 a 30 de Junho de 1909	
	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos
C. P. das linhas de 1,m60 e 0,m60	56.837	947.275	44.191	736.524	127.117	2.118.620	42.681	711.357	66.969	1.116.143
C. P. da Secção Rio Claro	87.784	1.463.074	94.410	1.573.503	214.838	3.580.639	103.281	1.721.350	145.718	2.428.634
C. P. da Via Fluvial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total das linhas pertencentes á Companhia Paulista	144.621	2.410.340	138.601	2.310.027	341.955	5.699.259	145.962	2.432.707	212.687	3.544.777
Do Ramal Ferreo Campineiro	6.091	101.515	3.277	54.617	12.698	211.641	3.317	55.280	4.429	73.822
Da Companhia Itatibense	4.648	77.463	2.484	41.398	8.617	143.621	3.334	55.571	2.946	49.095
„ „ Araraquara	11.411	490.180	17.388	289.797	39.933	665.552	19.430	323.838	25.021	417.024
„ „ Dourado	6.437	107.289	4.718	78.636	21.030	350.496	5.309	88.488	9.596	159.926
„ „ Funilense	—	—	106	1.768	374	6.239	85	1.409	227	3.789
Total da zona da Companhia Paulista	173.208	2.886.796	166.574	2.776.243	424.608	7.076.808	177.437	2.957.293	254.906	4.248.433
Da Companhia Mogyana	192.419	3.206.977	176.725	2.945.423	345.327	5.755.446	162.624	2.710.396	222.415	3.706.917
Total que transitou pelas linhas da Companhia Paulista	365.627	6.093.773	343.299	5.721.666	769.935	12.832.254	340.061	5.667.689	477.321	7.955.350
Total entrado em Santos pela S. Paulo Railway	—	7.423.002	—	6.982.855	—	15.392.170	—	7.203.809	—	9.533.243
Relação do café transportado pela Companhia Paulista para o total entrado em Santos	—	82 %	—	82 %	—	83 %	—	79 %	—	83 %

Diversas mercadorias

O movimento nos ultimos cinco annos das cargas de importação, que assim temos chamado áquellas que são recebidas da S. Paulo Railway em Jundiahy, consta do seguinte quadro:

PARA	1905	1906	1907	1908	1909
	TONELADAS				
As estações das linhas de de 1,m60 e de 0,m60 . .	72.636	86.292	87.014	89.174	93.563
As estações da Secção Rio Claro	41.302	51.948	54.669	54.969	63.741
As estações da Via Fluvial	—	—	—	—	—
Todas as estações da Companhia Paulista	113.938	138.240	141.683	144.143	157.304
As estações do R. Ferreo Campineiro	2.774	1.857	1.408	1.090	1.469
As estações da E. de Ferro Funilense.	240	1.022	346	459	608
As estações da Companhia Itatibense	2.392	3.582	2.955	2.701	2.455
As estações da Companhia E. F. Araraquara . . .	5.505	7.559	8.841	8.156	9.293
As estações da Companhia Mogyana	91.942	101.937	100.090	97.383	107.014
As estações da Companhia Dourado	2.731	2.557	3.079	2.883	4.998
Total geral . . .	219.522	256.754	258.402	256.815	283.141

Consta dos seguintes quadros a procedencia do café transportado nos dois ultimos annos nas linhas ferreas da Companhia Paulista.

Bitolas de 1m,60 e de 0m,60

Estações	1909 Quantidade Recebida kilos	1909 Quantidade Despachada Kilos	1909 Quantidade Despachada Saccas	1909 Receita	1908 Quantidade Recebida kilos	1908 Quantidade Despachada Kilos	1908 Quantidade Despachada Saccas	1908 Receita
Jundiahy	5.483	543	9	73$990	20.395	470	8	54$870
Louveira	19	943.894	15.732	3:402$850	42	469.557	7.826	1:781$400
Rocinha	—	2.988.884	49.815	15:492$030	60	1.877.935	31.299	10:254$980
Vallinhos	3.851	4.551.381	75.857	31:337$970	120	4.003.881	66.731	29:389$240
Campinas	23.673	7.988.670	133.145	80:968$610	15.921	3.631.384	60.523	38:801$430
Boa Vista	71	375.971	6.266	3:166$650	44	336.402	5.607	2:852$030
Rebouças	439	908.365	15.139	10:790$850	614	659.740	10.996	7:676$560
Nova Odessa	60	222.775	3.713	2:903$900	—	177.007	2.950	2:774$790
Villa Americana	1.832	487.424	8.123	4:377$640	2.244	118.221	1.970	1:633$840
Tatú	50	541.287	9.021	7:617$020	—	201.746	3.362	3:496$380
Limeira	10.637	7.874.157	131.236	165:567$720	1.420	4.867.198	81.120	112:088$390
Cordeiro	1.539	1.852.221	30.870	42:037$690	232	1.848.737	30.812	45:759$630
Santa Gertrudes	333.477	1.636.906	43.948	65:913$520	138.404	2.292.817	38.214	63:139$510
Rio Claro	—	2.014.099	33.568	88:803$160	170	1.364.604	22.744	39:381$410
Remanso	316	1.137.094	18.952	27:953$280	316	772.261	12.871	20:876$060
Araras	662	3.164.374	52.740	84:766$200	2.755	1.898.609	31.643	53:772$650
Loreto	—	317.437	5.291	8:380$850	—	6.016	100	196$180
Elihu Root	—	3.061.426	51.024	86:218$920	263	1.978.646	32.977	60:011$780
São Bento	—	2.769.804	46.164	83:369$960	—	2.049.638	34.160	65:374$420
Leme	—	4.014.552	66.909	124:800$650	1.392	2.694.433	44.907	88:085$710
Souza Queiroz	—	1.500.986	25.017	41:525$210	—	1.183.377	19.723	37:886$270
Pirassununga	253	3.401.926	56.699	114:898$040	338	2.867.745	47.796	103:427$170
Porto Ferreira	97	5.945.871	99.098	213:810$550	120	4.286.876	71.448	163:954$460
Descalvado	291	5.005.282	83.388	187:180$720	366	4.323.617	72.060	172:586$690
Emas	—	96.681	1.611	3:333$490	—	62.284	1.038	2:099$690
Baguassú	—	1.561.304	26.022	49:078$070	—	1.396.464	23.275	49:653$660
Santa Silveria	—	5.828.599	97.143	210:898$230	41	3.759.471	62.658	146:442$570
Palmeiras	—	3.028.107	50.468	112:371$930	—	2.384.344	39.739	94:853$950
Santa Veridiana	—	4.812.357	80.206	181:292$010	—	3.494.855	58.248	140:861$900
Tombadouro	—	1.687.072	28.118	62:594$180	112	894.422	14.907	35:569$670
Santa Rita	212	6.276.996	104.616	238:592$080	177	5.440.119	90.669	221:584$200
São Miguel	—	353.777	5.896	13:343$230	—	159.030	2.651	6:427$650
Pantano	—	1.428.027	23.800	54:536$800	—	1.283.227	21.387	52:351$570
Aurora	—	2.894.728	48.245	111:126$550	—	1.915.868	31.931	78:773$130
Somma	382.962	91.670.977	1.527.849	2.532:524$550	185.546	64.701.001	1.078.350	1.953:873$840
De outras linhas para as estações ou extranho recebido								
Rio Claro	—	370.000	6.167	—	—	159.252	2.654	—
Comp.ª Mogyana	—	6.295	105	—	—	4.140	69	—
» R. F. Campineiro	—	60	1	—	—	254	4	—
» Funilense	—	—	—	—	—	—	—	—
» Itatibense	—	2.913	49	—	—	12.997	217	—
» E. F. Araraquara	—	417	7	—	—	782	13	—
» » » Sorocabana	—	2.903	48	—	—	8.005	133	—
» » » Dourado	—	134	2	—	—	116	2	—
» » » Bragantina	—	240	4	—	—	—	=	—
Somma	—	382.962	6.383	—	—	185.546	3.092	—
De outras linhas para outras linhas ou em transito								
Rio Claro	—	192.377.776	3.206.296	3.860:318$810	—	137.817.586	2.296.960	3.128:251$410
Comp.ª Mogyana	—	274.620.650	4.577.011	2.760:077$320	—	222.279.160	3.704.653	2.369:815$640
» R. F. Campineiro	—	5.436.860	90.614	54:543$060	—	4.412.190	73.537	47:041$030
» Funilense	—	356 353	5.939	3:621$390	—	80.572	1.343	858$820
» Itatibense	—	4.693.579	78.226	11:838$560	—	3.152.098	52.535	8:386$520
» E. F. Araraquara	—	34.124.932	568.749	720:610$480	—	24.583.317	409.722	609:417$100
» » » Dourado	—	16.934.495	282.242	362:028$810	—	9.603.226	160.054	244:657$950
Somma	—	528.544.645	8.809.077	7.773:038$430	—	401.928.149	6.698.804	6.408:428$470
TOTAL GERAL	382.962	620.598.584	10.343.309	10.305:562$980	185.546	466.814.696	7.780.246	8.362:302$310

Bitola de 1,m00 — Secção Rio Claro

Estações	1909 Quantidade Recebida kilos	1909 Quantidade Despachada Kilos	1909 Quantidade Despachada Saccas	1909 Receita	1908 Quantidade Recebida kilos	1908 Quantidade Despachada Kilos	1908 Quantidade Despachada Saccas	1908 Receita
Rio Claro	12.581	8.077	135	419$860	25.258	7.896	132	738$960
Morro Grande	—	1.890.723	31.512	5:209$120	513	1.101.489	18.358	3:415$580
Ferraz	—	1.842	31	7$600	—	56	1	1$200
Corumbatahy	—	1.361.959	22.699	7:075$930	58	1.094.190	18.237	6:087$480
Annapolis	60	2.621.201	43.687	19:937$700	—	1.720.748	28.679	14:287$560
Oliveiras	88	754.174	12.570	6:127$340	—	580.299	9.672	5:144$690
Visconde do R. Claro	—	231.869	3.864	2:486$730	—	159.892	2.665	1:799$060
Conde do Pinhal	—	1.251.165	20.853	14:644$150	—	916.581	15.276	11:933$540
São Carlos	128.122	2.696.230	44.937	35:580$210	56.715	1.779.084	29.651	27:034$220
Ibaté	110	3.390.160	56.503	50:109$430	730	3.000.423	50.007	47:448$340
Fortaleza	—	1.310.199	21.837	21:757$410	35.546	1.702.359	28.372	33:099$390
Ouro	—	2.508.087	41.801	44:731$120	8.195	2.318.156	38.636	50:537$640
Araraquara	—	6.911.946	115.199	140:003$570	101	5.661.418	94.357	133:024$340
Americo Brasiliense	78.187	2.589.585	43.160	55:791$070	55	2.280.384	38.006	50:273$040
Santa Lucia	—	3.207.460	53.458	63:534$490	6.000	3.161.472	52.691	67:033$400
Rincão	446	1.141.472	19.025	23:656$420	180	1.032.741	17.213	23:966$810
Motuca	187	307.436	5.124	1:301$020	42	198.430	3.307	1:222$260
Hammond	480	2.459.782	40.996	67:130$100	240	2.812.806	46.880	89:272$800
Guariba	—	3.129.645	52.161	85:128$730	49	2.667.562	44.460	84:506$960
Corrego Rico	—	2.626.598	43.777	76:041$450	—	1.661.155	27.686	54:307$940
Jaboticabal	450	5.940.293	99.005	183:607$050	455	4.024.551	67.076	141:590$550
Gramminha	—	2.093.385	34.890	38:104$440	—	1.340.062	22.334	19:605$950
Ibitirama	—	7.935.210	132.254	243:029$350	—	5.630.158	93.836	197:460$770
Tayuva	—	4.297.399	71.623	136:267$240	122	4.351.214	72.520	155:315$670
Andes	—	3.125.418	52.090	95:941$670	28	2.169.038	36.151	78:229$610
Bebedouro	158	8.590.495	143.175	297:886$570	881	6.269.188	104.486	251:667$370
Babylonia	—	1.734.229	28.904	26:999$990	—	1.513.579	25.226	27:861$160
Floresta	89	1.583.876	26.398	25:999$760	10.077	1.535.450	25.591	29:030$020
Canchin	—	658.199	10.970	10:976$330	—	666.736	11.112	13:026$160
Capão Preto	—	1.315.851	21.931	19:826$640	—	1.169.621	19.493	20:164$620
Agua Vermelha	—	3.394.556	56.576	54:560$510	38	2.274.518	37.909	44:264$600
Ararahy	—	671.055	11.184	10:222$460	—	630.122	10.502	13:106$480
Alfredo Ellis	—	1.195.371	19.923	25:808$940	—	941.196	15.686	22:537$860
Santa Eudoxia	—	1.764.550	29.409	37:956$290	—	1.699.756	28.330	42:538$120
Angico	—	160.349	2.672	2:305$190	—	92.945	1.549	1:554$760
Monjolinho	74.362	2.428.002	40.467	36:690$510	6	1.626.071	27.101	27:279$520
Jacaré	1.484	1.456.557	24.276	22:796$840	—	1.015.515	16.925	19:659$100
Ribeirão Bonito	91	3.107.550	51.793	55:615$330	24	2.469.761	41.163	51:087$080
Ityrapina	133	1.848.608	30.810	17:029$700	153	1.410.582	23.510	19:384$150
Campo Alegre	—	1.469.896	24.498	16:155$660	317	1.440.069	24.001	25:311$000
Brotas	300	1.054.364	17.573	13:875$130	120	739.803	12.330	12:113$190
Espraiado	—	2.048.806	34.147	30:732$740	—	1.592.335	26.539	27:613$750
Torrinha	23	3.868.825	64.480	70:882$100	—	2.454.660	40.911	45:265$640
Ventania	—	2.514.437	41.907	49:004$610	81	2.020.449	33.674	39:856$700
Dous Corregos	60	5.056.918	84.282	110:707$290	222	3.507.091	58.452	74:152$300
Mineiros	—	1.062.849	17.714	24:284$590	—	467.873	7.798	10:026$040
Banharão	—	2.471.855	41.197	59:521$370	—	810.944	13.516	18:869$420
Jahú	—	41.998.319	699.972	1.084:711$510	64	29.205.091	486.752	709:454$680
Saldanha Marinho	—	1.148.686	19.145	24:020$580	—	552.270	9.204	12:071$700
Capim Fino	—	1.839.445	30.657	37:985$480	—	1.282.122	21.369	29:355$790
Falcão Filho	—	2.256.217	37.604	49:032$370	—	739.134	12.819	18:661$280
Campos Salles	—	3.305.515	55.092	73:620$410	—	346.171	5.770	8:684$780
Iguatemy	—	1.629.538	27.159	37:308$020	—	611.459	10.191	15:067$950
Ayrosa Galvão	—	920.503	15.342	21:432$500	—	548.943	9.149	9:535$000
Pederneiras	—	3.692.392	61.540	104:776$030	—	2.233.858	37.231	64:444$040
Piatan	—	9.728	162	36$000	—	9	—	5$300
S. Paulo dos Agudos	—	1.199.991	20.000	31:432$990	53	561.228	9.354	18:103$370
Taperão	—	4.193.720	69.895	122:310$830	—	1.757.102	29.285	55:754$630
Itaquá	—	1.372.372	22.873	42:296$950	—	312.703	5.212	8:202$830
Batalha	—	188.405	3.140	908$710	—	76.847	1.281	4:996$900
Piratininga	77	1.668.350	27.806	56:275$090	—	1.157.782	19.296	33:746$030
Guatapará	—	5.230.803	87.180	131:956$460	18	5.636.318	93.939	158:855$330
Guarany	—	3.131.762	52.196	83:261$540	—	3.168.508	52.808	96:668$710
Martinho Prado	—	4.787.583	79.793	134:592$280	1.445	4.317.760	71.963	139:690$710
Barrinha	—	1.749.017	29.150	51:482$620	—	1.267.920	21.132	43:428$950
Macuco	—	125.360	2.089	3:083$790	—	64.151	1.069	1:936$800
Pitangueiras	—	2.434.269	40.571	77:167$770	—	2.316.099	38.602	84:293$860
Cascalho	—	841.394	14.023	27:072$090	—	301.111	5.018	4:440$740
Pontal	—	3.531.296	58.855	112:983$980	—	893.813	14.896	32:206$990
Collina	—	616.729	10.279	11:114$440	—	—	—	—
Barretos	80	380.181	6.336	4:377$250	—	—	—	—
Total	297.568	201.500.088	3.358.336	4.760:701$440	147.786	145.100.827	2.418.347	3.683:313$170
De outras linhas para as estações ou extranho recebido								
Bitolas de 1,m60 e 0,m60	—	271	5	—	—	1.284	21	—
E. F. Araraquara	—	107.223	1.786	—	—	95.845	1.597	—
E. F. Dourado	—	189.450	3.157	—	—	47.658	794	—
Mogyana	—	367	6	—	—	2.732	46	—
Sorocabana e Ituana	—	90	2	—	—	208	3	—
Itatibense	—	—	—	—	—	—	—	—
R. F. Campineiro	—	—	—	—	—	—	—	—
Sorocabana (via Agudos)	—	167	3	—	—	59	1	—
Total	—	297.568	4.959	—	—	147.786	2.462	—
De outras linhas para outras linhas ou em transito								
E. F. Araraquara	—	34.125.659	568.761	687:718$760	—	24.584.122	409.735	579:545$860
E. F. Dourado	—	16.934.659	282.244	315:939$440	—	9.603.359	160.056	212:133$510
Sorocabana (via Agudos)	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	—	51.060.318	851.005	1.003:658$200	—	34.187.481	569.791	791:679$370
Total geral	297.568	252.857.974	4.214.300	5.764:359$640	147.786	179.436.094	2.990.600	4.474:992$540

Serviço de baldeação

O movimento havido nas estações baldeadoras da Companhia Paulista nos dois ultimos annos foi o seguinte:

Em Campinas, entre a Paulista e a Mogyana	1909	1908
Toneladas de café	274.630	222.285
„ „ outras mercadorias procedentes da Mogyana	24.856	34.301
Toneladas de outras mercadorias para a Mogyana	110.848	102.464
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	3.247	2.790
Animaes das tabellas 10 e 11	5.398	3.483
Carros e carroças	43	42
Passageiros de 1.ª classe	23.220	23.173
„ „ 2.ª classe	37.314 ½	35.230 ½

Em Rio Claro, entre as linhas de 1.m60 e 1.m00 da Companhia Paulista:

Toneladas de café	243.808	172.168
„ „ outras mercadorias procedentes das linhas de 1,m00	45.317	51.690
Toneladas de outras mercadorias para as linhas de 1,m00	86.252	72.370
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9.	1.447	1.305
Animaes das tabellas 10 e 11	15.148	4.540
Carros e carroças	17	3
Passageiros de 1.ª classe	20.628	20.861 ½
„ „ 2.ª classe	44.443 ½	43.348 ½

Em Louveira, entre a Paulista e a Itatibense:

	1909	1908
Toneladas de café	4.699	3.190
„ „ outras mercadorias procedentes da Itatibense	724	1.013
Toneladas de outras mercadorias para a Itatibense	3.071	3.601
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9.	860	600
Animaes das tabellas 10 e 11	383	805
Carros e carroças	1	2
Passageiros de 1.ª classe	3.588 1/2	4.072 1/2
„ „ 2.ª classe	8.785 1/2	8.747

Em Campinas, entre a Paulista e o Ramal Ferreo Campineiro, sendo este o unico serviço de baldeação que não é feito pelo pessoal da Companhia:

	1909	1908
Toneladas de café	5.437	4.412
„ „ outras mercadorias procedentes do Ramal Ferreo.	114	130
Toneladas de outras mercadorias para o Ramal Ferreo	1.860	1.369
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	74	76.198
Animaes das tabellas 10 e 11	77	65
Carros e carroças	1	—
Passageiros de 1.ª classe	—	—
„ „ 2.ª classe	85 1/2	57

Em Campinas, entre a Paulista e a E. de F. Funilense:

	1909	1908
Toneladas de café	357	81
„ „ outras mercadorias procedentes da E. de F. Funilense	3.473	4.135
Toneladas de outras mercadorias para a E. de F. Funilense	830	571
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9.	80	67
Animaes das tabellas 10 e 11	33	20
Carros e carroças	—	—
Passageiros de 1.ª classe	119	106
„ „ 2.ª classe	48 1/2	48 1/2

Em Ribeirão Bonito, entre a Paulista e a E. de F. do Dourado:

	1909	1908
Toneladas de café	17.130	9.652
» de outras mercadorias procedentes da Dourado	1.651	937
Toneladas de outras mercadorias para a Dourado	6.253	3.884
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	130	172
Animaes das tabellas 10 e 11	511	324
Carros e carroças.	8	3
Passageiros de 1.ª classe	2.064	898
» » 2.ª classe	5.260 ½	2.488

Em Porto Ferreira, entre a linha de 1,m60 e a de Santa Rita, de 0,m60, ambas da Companhia Paulista:

	1909	1908
Toneladas de café	7.962	6.435
» de outras mercadorias procedentes da linha de Santa Rita.	290	252
Toneladas de outras mercadorias para a linha de Santa Rita	3.320	3.231
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	182	177
Animaes das tabellas 10 e 11	156	100
Carros e carroças.	1	3
Passageiros de 1.ª classe	3.226	3.092 ½
» » 2.ª classe	9.495 ½	5.147 ½

Em Descalvado, entre a linha de 1,m60 e a Descalvadense, de 0,m60, ambas da Companhia Paulista:

	1909	1908
Toneladas de café	4.654	3.358
» de outras mercadorias procedentes da Descalvadense	64	41
Toneladas de outras mercadorias para a Descalvadense.	1.953	1.695
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	34	28
Animaes das tabellas 10 e 11	45	31
Carros e carroças.	2	—
Passageiros de 1.ª classe	408	293 ½
» » 2.ª classe	1.768 ½	721 ½

Em S. Paulo dos Agudos entre a Paulista e a E. de F. Sorocabana:

	1909	1908
Toneladas de café	1	1
» de outras mercadorias procedentes da Sorocabana	20	10
Toneladas de outras mercadorias para a Sorocabana.	45	39
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	13	20
Animaes das tabellas 10 e 11	—	—
Carros e carroças.	—	—
Passageiros de 1.ª classe	—	—
» de 2.ª classe	15	—

Em Araraquara não se faz baldeação de cargas entre a Paulista e a E. de F. de Araraquara, porque, sendo ambas da mesma bitola, existe trafego reciproco de vagões entre as duas Companhias.

3.º — Despesa

A despesa da Companhia foi:

em 1909.	12.471:848$164
em 1908.	10.416:979$838
Differença para mais em 1909.	2.054:868$326

Comparação da despesa da Companhia nos dois ultimos annos

Linhas	1909	1908	Differença em 1909	
			para mais	para menos
Linhas de 1m,60 e de 0m,60	6.616:060$634	5.384:086$140	1.231:974$494	. . . . .
Linhas de 1m,00 — **Secção Rio Claro** . . .	5.070:897$962	4.584:389$913	486:508$049	. . . . .
Todas as linhas	11.686:958$596	9.968:476$053	1.718:482$543	. . . . .
Escriptorio Central	784:889$568	448:503$785	336:385$783	. . . . .
Total Geral . . .	12.471:848$164	10.416:979$838	2.054:868$326	. . . . .

A despesa geral da Companhia a começar de 1872, data da inauguração do trafego, consta do seguinte quadro:

Annos	Despesa	Differença por cento	
		para mais	para menos
1872	186:262$224		
1873	259:823$154	44,8	
1874	283:510$724	5,0	
1875	365:360$766	28,7	
1876	484:649$218	32,6	
1877	567:156$781	17,0	
1878	687:074$060	21,1	
1879	747:796$839	8,8	
1880	771:861$267	3,2	
1881	877:816$909	13,7	
1882	918:392$621	4,6	
1883	1.119:230$851	21,8	
1884	1.267:930$192	13,2	
1885	1.155:201$514	—	8,8
1886	1.266:121$925	9,6	
1887	1.256:820$448	—	0,7
1888	1.361:457$781	8,3	
1889	1.746:114$388	28,2	
1890	1.597:997$615	—	8,5
1891	2.510:912$371	57,1	
1892	4.920:252$529	95,9	
1893	6.180:472$486	25,6	
1894	5.601:166$385	—	9,3
1895	6.822:049$974	21,7	
1896	9.193:917$367	34,7	
1897	9.894:766$943	7,5	
1898	10.070:984$850	1,7	
1899	9.310:469$827	—	12,0
1900	9.132:355$850	—	1,9
1901	9.897:085$933	8,3	
1902	11.303:315$242	14,2	
1903	9.571:201$900	—	15,3
1904	9.241:364$907	—	3,4
1905	8.698:431$263	—	5,8
1906	8.659:739$026	—	0,4
1907	10.327:340$869	16,1	
1908	10.416:979$838	0,9	
1909	12.471:848$164	16,5	

Até 1897 estão incluidas nas despesas as verbas de juros e descontos e de imposto de dividendos.

As despesas de custeio em 1909 são assim distribuidas em pessoal, material e contas pelos diversos departamentos do serviço:

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Linhas de 1m,60 e de 0m,60				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado. . . .	226:066$004	8:821$531	1:825$000	236:712$535
Trafego	1.077:019$580	64:843$717	42:908$480	1.184:771$777
Telegrapho.	163:538$530	16:611$646	3:292$400	183:442$576
Locomoção	1.116:155$340	2.478:160$909	27:060$130	3.621:376$379
Linhas e Edificios	689:905$370	387:733$086	119:118$241	1.196:756$697
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	122:186$490	122:186$490
Contadoria Central	—	—	40:411$600	40:411$600
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias .	—	—	260$070	260$070
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	697$500	697$500
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	928$400	928$400
Despesas judiciaes	—	—	—	—
Taxa de exgottos e consumo d'agua em diversas estações.	—	—	10:431$850	10:431$850
Diversas outras despesas	—	—	18:084$760	18:084$760
Total.	3.272:684$824	2.956:170$889	387:204$921	6.616:060$634

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Secção Rio Claro				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	226:066$002	8:836$387	1:825$000	236:727$389
Trafego	988:852$510	64:848$222	3:440$250	1.057:140$982
Telegrapho	131:447$740	39:991$365	—	171:439$105
Locomoção	832:015$440	1.008:114$169	12:806$600	1.852:936$209
Linhas e Edificios	868:002$660	737:722$142	97:575$905	1.703:300$707
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	11:029$120	11:029$120
Contadoria Central	—	—	22:812$850	22:812$850
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias	—	—	8$660	8$660
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	—	—
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	60$000	60$000
Despesas judiciaes	—	—	—	—
Taxa de exgottos e consumo d'agua em diversas estações	—	—	6:130$500	6:130$500
Diversas outras despesas	—	—	9:312$440	9:312$440
Total	3.046:384$352	1.859:512$285	165:001$325	5.070:897$962

Verbas da despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado . . .	452:132$006	17:657$918	3:650$000	473.439$924
Trafego	2.065:872$090	129:691$9[illegible]9	46:348$730	2.241:912$759
Telegrapho	294:986$270	56:603$011	3:292$400	354:881$681
Locomoção	1.948:170$780	3.486:275$078	39:866$730	5.474:312$588
Linhas e Edificios	1.557:908$030	1.125:455$228	216:694$146	2.900:057$404
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	133:215$610	133:215$610
Contadoria Central.	—	—	63:224$450	63:224$450
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias .	—	—	268$730	268$730
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	697$500	697$500
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	988$400	988$400
Despesas judiciaes	—	—	—	—
Taxa de exgottos e consumo d'agua em diversas estações	—	—	16:562$350	16:562$350
Diversas outras despesas	—	—	27:397$200	27:397$200
Total	6.319:069$176	4.815:683$174	552:206$246	11.686:958$596

As despesas de pessoal e material no ultimo quinquennio, constam do seguinte quadro:

Annos	Bitolas de 1m,60 e 0m,60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	Pessoal	**Material**	**Pessoal**	**Material**	**Pessoal**	**Material**	**Pessoal**	**Material**
1905 .	3.004:620$295	1.496:555$000	2.700:089$915	1.176:584$656	—	—	5.704:710$210	2.673:139$656
1906 .	2.829:511$090	1.550:576$723	2.660.085$780	1.059:376$479	—	—	5.489:596$870	2.609:953$202
1907 .	3.062:150$000	2.369:784$374	2.809:321$490	1.299:065$766	—	—	5.871:471$490	3.668:850$140
1908 .	3.050:400$205	2.067:014$097	2.844:653$925	1.668:386$873	—	—	5.895:054$130	3.735:400$970
1909 .	3.272:684$824	2.956:170$889	3.046:384$352	1.859:512$285	—	—	6.319:069$176	4.815:683$174

Os seguintes quadros mostram a receita e despesa, o saldo ou deficit do custeio e o coefficiente do trafego ou a relação por cento da despesa para a receita, nas diversas linhas da Companhia Paulista, desde 1872, em que foi entregue ao trafego o seu primeiro trecho de linha.

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
		Bitolas de 1m,60 e de 0m,60			
1872	311:101$740	182:152$194	128:949$540	—	59
1873	648:360$351	248:903$619	399:450$732	—	38
1874	748:441$087	274:841$219	473:599$868	—	36
1875	885:431$432	357:490$141	527:941$291	—	40
1876	1.120:363$974	474:299$977	646:063$997	—	42
1877	1.465:561$433	543:806$325	921:755$108	—	37
1878	1.915:581$380	667:300$460	1.248:280$920	—	35
1879	2.018:700$150	715:719$411	1.302:980$739	—	35
1880	1.827:706$860	697:327$639	1.130:370$221	—	38
1881	2.190:852$950	839:408$371	1.351:444$579	—	38
1882	2.523:613$355	892:453$480	1.631:159$875	—	35
1883	2.557:794$150	1.061:730$660	1.496:063$490	—	42
1884	2.585:623$870	1.058:942$610	1.526:681$260	—	41
1885	2.804:399$110	1.105:021$370	1.699:377$740	—	39
1886	2.971:615$360	1.211:639$070	1.759:975$190	—	41
1887	2.912:461$460	1.205:377$230	1.707:084$230	—	41
1888	3.546:332$750	1.291:035$930	2.255:296$820	—	36
1889	4.233:308$210	1.552:791$531	2.710:516$679	—	36
1890	4.901:834$943	1.312:593$400	3.859:241$540	—	27
1891	6.227:245$700	2.153:950$545	4.073:295$155	—	35
1892	6.987:211$590	3.462:766$235	3.524:445$355	—	49
1893	7.181:475$770	3.877:399$269	3.304:076$501	—	54
1894	9.508:352$815	3.564:072$602	5.944:280$213	—	37
1895	11.632:689$350	4.141:977$084	7.490:712$266	—	36
1896	13.132:281$453	5.554:535$891	7.577:745$562	—	42
1897	14.465:422$010	5.911:364$501	8.554:057$509	—	40
1898	13.407:406$310	6.380:774$986	7.026:631$324	—	47
1899	13.858:179$413	5.787:191$920	8.070:987$493	—	42
1900	14.484:307$790	5.488:979$395	8.995:328$395	—	38
1901	17.130:305$400	5.404:587$089	11.725:718$311	—	31
1902	15.155:286$540	6.607:240$399	8.548:046$141	—	44
1903	12.172:625$600	5.174:561$242	6.998:064$358	—	43
1904	10.915:163$510	4.997:179$766	5.917:983$744	—	46
1905	10.504:797$147	4.615:697$775	5.889:099$372	—	44
1906	15.100:430$568	4.593:845$518	10.506:585$050	—	30
1907	14.557:478$997	5.604:418$584	8.953:060$413	—	38
1908	14.084:384$064	5.384:086$140	8.700:297$924	—	38
1909	16.484:261$462	6.616:060$634	9.868:200$828	—	40

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
		Secção Rio Claro			
1892	1.954:978$769	938:675$788	1.016:302$981	—	48
1893	2.791:158$190	1.576:562$829	1.214:595$361	—	56
1894	4.211:405$625	1.574:363$349	2.637:042$276	—	37
1895	5.358:959$580	2.170:176$887	3.188:782$703	—	40
1896	6.143:846$646	2.957:947$670	3.185:898$776	—	48
1897	7.295:013$070	3.300:148$538	3.994:864$532	—	45
1898	6.627:557$900	3.233:000$004	3.394:557$896	—	49
1899	6.938:672$410	3.047:374$851	3.891:297$559	—	44
1900	7.150:840$160	3.123:028$428	4.027:811$732	—	44
1901	9.784:048$840	4.023:011$590	5.761:037$250	—	41
1902	9.525:956$410	4.289:465$577	5.236:490$833	—	45
1903	7.877:761$270	4.153:408$958	3.724:352$312	—	53
1904	7.313:128$340	4.083:891$612	3.229:236$728	—	56
1905	7.898:738$470	3.914:750$698	3.983:987$772	—	50
1906	11.973:055$522	3.817:744$837	8.155:310$685	—	32
1907	9.983:465$466	4.187:582$826	5.795:882$640	—	42
1908	8.281:035$646	4.584:389$913	3.696:645$733	—	55
1909	10.012:532$656	5.070:897$962	4.941:634$694	—	51
		Via Fluvial			
1890	132:886$662	180:723$228	—	47:836$562	136
1891	199:107$760	224:127$574	—	25:019$814	113
1892	205:697$400	304:381$408	—	98:684$008	148
1893	172:424$240	334:138$585	—	161:714$345	174
1894	190:336$580	271:053$945	—	80:717$365	142
1895	228:898$000	247:880$003	—	18:983$003	108
1896	338:897$560	272:961$392	65:936$168	—	80
1897	314:703$590	277:043$035	37:660$555	—	88
1898	338:806$800	310:294$590	28:512$360	—	42
1899	368:518$580	318:025$570	50:493$010	—	86
1900	379:770$940	322:491$879	57:279$061	—	85
1901	331:288$700	274:860$424	56:428$276	—	83
1902	209:625$080	222:912$593	—	13:287$513	106
1903	8:545$260	36:077$891	—	27:532$631	422

O seguinte quadro demonstra a discriminação da despesa de custeio, em 1909 e 1908 por differentes unidades.

Unidades	Linhas de 1m,60 e de 0m,60		Linhas de 1m,60 Secção Rio Claro		Em geral	
	1909	1908	1909	1908	1909	1908
Trem kilometro. . . .	5$483	4$867	2$907	3$007	3$993	3$787
Vehiculo de 4 rodas. . .	$249	$230	$138	$154	$183	$188
Tonelada de peso util . .	$044	$059	$063	$066	$051	$062

Só foram considerados os serviços retribuidos.

A despesa do Escriptorio Central, em S. Paulo, foi partilhada em partes eguaes pelas linhas de 1m,60 e de 1m,00.

Deixamos de incluir a despesa média por passageiros e por tonelada kilometro de mercadorias, por quanto não dispomos de dados para precisal-a de modo acceitavel.

A determinação do peso util a que se referem os coefficientes supra indicados, consta dos quadros de utilização dos trens e vehiculos no transporte retribuido de viajantes e mercadorias.

As despesas totaes em 1909 da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado, se distribuem do seguinte modo pelas tres repartições:

Repartições	Linhas de 1,m60 e de 0,m60				Secção Rio Claro				Em geral			
	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total
Inspectoria Geral.	26:710$000	186$463	1:825$000	28:721$463	26:710$000	186$462	1:825$000	28:721$462	53:420$000	372$925	3:650$000	57:442$925
Contadoria . . .	133:021$730	6:481$200	—	139:502$930	133:021$730	6:481$191	—	139:502$921	266:043$460	12:962$391	—	279:005$851
Almoxarifado . .	66:334$274	2:153$868	—	68:488$142	66:334$272	2:168$734	—	68:503$006	132:668$546	4:322$602	—	136:991$148
Total . . .	226:066$004	8:821$531	1:825$000	236:712$535	226:066$002	8:836$387	1:825$000	236:727$389	452:132$006	17:657$918	3:650$000	473:439$924

A concentração de todo o serviço de escripta na Contadoria, de preferencia a deixal-o nas estações, continúa a dar o melhor resultado, contribuindo de modo sensivel para a diminuição do numero de erros.

Transcrevo o que a respeito consta do relatorio do Inspector da Contadoria Central das Estradas de Ferro no anno de 1909.

« O quadro sob n.º 5, traz o numero total dos des-
« pachos, o numero de erros verificados em despachos ex-
« pedidos e respectiva porcentagem, referentes a cada uma
« das Companhias.
« Por elle se demonstra que o numero
« total de despachos elevou-se a. . . . 1.448.144
« ou mais. 121.645
« do que o de 1908 que foi de 1.326.499
« como especificadamente tudo consta do seguinte quadro:

COMPANHIAS	Numero total de despachos	Erros em despachos expedidos	
		Numero	Porcentagem
S. Paulo Railway	709.299	204	0,028
Secção Bragantina	26.02 '	11	0,042
Paulista e Rio Claro.	292.636	25	0,008
Ramal Ferreo Campineiro . . .	4.902	2	0,040
Itatibense	11.844	4	0,033
Mogyana e Ramaes	289.085	27	0,009
Araraquara e prolong. a Rio Preto	25.395	7	0,027
Dourado.	13.214	6	0,045
Sorocabana Railway	70.096	13	0,018
Estrada de Ferro Funilense . .	5.651	1	0,017
Total	1.448.144	300	

Durante o anno de 1909 foram impressos na Contadoria para fornecimento ás estações 936.150 bilhetes de passageiros, sendo:

Para as estações das linhas de 1m,60 e 0m,60 . 426.390
» » » da Secção Rio Claro. . . . 509.760

Pessoal

Não houve alteração no quadro do pessoal. O Contador é digno de louvor pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

Durante o anno de 1909 a média do pessoal encarregado dos serviços da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado foi de 129 empregados, assim distribuidos:

Inspectoria Geral		
Inspector Geral	1	
Secretario	1	
Continuo	1	3
Contadoria		
Contador	1	
Ajudante do Contador	1	
Auxiliar	1	
Caixa	1	
Ajudante do Caixa	1	
Pagador	1	
Chefes de secção	5	
Escripturarios e Praticantes	58	
Agente em Jundiahy S. P. R.	1	
Ajudante	1	
Encarregados da escripta de carros, vagões e encerados	4	
Apontadores de carros, vagões e encerados	4	
Impressor de bilhetes	1	
Continuos	4	84
Almoxarifado		
Almoxarife	1	
Chefe de deposito	1	
Escripturarios	20	
Praticante	1	
Feitor	1	
Conferente	1	
Armazenistas	5	
Trabalhadores	12	42
		129

III

Trafego

Movimento

I

Percurso kilometrico dos Trens

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Bitola de 1m,60										
Viajantes .	370.056	376.545	397.112	436.997	440.279	438.490	424.769	473.015	507.704	504.458
Mixtos . .	81.056	71.782	68.304	61.216	45.732	17.280	16.740	46.922	78.050	78.067
Cargas . .	443.198	533.682	473.993	414.099	431.593	446.768	580.449	530.792	517.775	645.147
Serviço . .	46.100	44.778	48.308	49.224	62.578	54.494	48.220	55 593	71.816	164.233
Lastro . .	—	—	—	—	—	7.118	2.713	3.129	5.692	12.447
	940.410	1.026.787	987.717	961.536	980.182	964.150	1.072.891	1.109.451	1.181.037	1.404.352
Secção Rio Claro										
Viajantes .	396.942	390.944	407.753	519.600	594.385	561.697	541.077	557.762	557.733	582.177
Mixtos . .	131.241	165.058	174.808	146.682	102.744	176.864	180.856	188.126	191.868	188.783
Cargas . .	475.326	612.524	620.731	656.110	663.207	544.580	706.958	800.999	849.288	1.074.045
Serviço . .	77.580	112.158	113.166	133.405	116.477	83.864	91.070	133.680	114.393	123.219
Lastro . .	—	—	—	—	—	20.315	15.479	20.485	14.008	17.181
	1.081.089	1.280.684	1.316.458	1.455.797	1.476.813	1.387.320	1.535.440	1.701.052	1.727.290	1.985.405

Percurso kilometrico dos Trens

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Descalvadense										
Viajantes .	—	—	—	—	—	—	392	588	28	112
Mixtos . .	10.248	10.276	10.248	10.234	10.328	10.220	9.884	10.248	10.240	10.220
Cargas . .	2.988	4.480	2.840	2.666	3.276	2.212	3.992	3.774	1.766	4.056
Serviço . .	552	989	710	672	748	484	408	802	1.208	456
Lastro . .	—	—	—	—	—	184	244	—	42	244
	13.788	15.745	13.798	13.572	14.352	13.100	14.920	15.412	13.284	15.088
Santa Rita										
Viajantes .	19.771	19.710	19.744	19.710	19.791	19.720	19.116	20.116	20.161	19.953
Mixtos . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cargas . .	18.330	19.974	19.582	17.633	17.964	16.264	22.909	15.042	16.670	16.362
Serviço . .	14.995	11.169	5.175	3.460	3.997	3.814	2.974	3.156	1.779	1.939
Lastro . .	—	—	—	—	—	612	358	336	192	752
	53.096	50.853	44.501	40.803	41.752	40.410	45.357	38.650	38.802	39.006

Percurso dos vehiculos

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso total	
	de viajantes	de breakes e Correio	de animaes	de Mercadorias		de vehiculos	de Eixos
				carregados	vasios		
Bitola de 1m,60							
Viajantes	4.021.077	1.939.149	179.361	—	—	6.139.587	12.033.597
Mixtos	326.726	—	—	754.205	262.932	1.343.863	2.633.973
Cargas	392.692	—	215.790	14.406.773	5.371.370	20.386.625	39.957.786
Serviço	58.063	—	—	1.614.100	1.740.218	3.412.381	6.688.268
Total em 1909	4.798.558	1.939.149	395.151	16.775.078	7.374.520	31.282.456	61.313.624
» » 1908	4.573.455	1.822.546	220.837	13.736.374	4.776.886	25.130.098	49.255.004
Differença em 1909	+ 225.103	+ 116.603	+ 174.314	+ 3.038.704	+ 2.597.634	+ 6.152.358	+ 12.058.620
Secção Rio Claro							
Viajantes	3.488.754	1.243.400	389.590	—	—	5.121.744	10.243.488
Mixtos	506.458	125.492	—	2.724.330	876.186	4.232.466	8 464.932
Cargas	243.330	—	671.822	21.893.716	7.294.630	30.103.498	60.206.996
Serviço	147.450	628	46	1.208.024	1.199.664	2.555.812	5.111.624
Total em 1909	4.385.992	1.369.520	1.061.458	25.826.070	9.370.480	42.013.520	84.027.040
» » 1908	3.963.094	1.332.180	418.164	20.964.428	6.661.108	33.338.974	66.677.948
Differença em 1909	+ 422.898	+ 37.340	+ 643.294	+ 4.861.642	+ 2.709.372	+ 8.674.546	+ 17.349.092

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso total	
	de viajantes	de breakes e Correio	de animaes	de Mercadorias carregados	de Mercadorias vasios	de vehiculos	de Eixos
Descalvadense							
Viajantes	672	—	—	—	—	672	1.344
Mixtos	34.916	—	460	33.450	7.646	76.472	152.944
Cargas	—	—	—	15.770	5.094	20.864	41.728
Serviço	550	—	—	1.494	1.974	4.018	8.036
Total em 1909	36.138	—	460	50.714	14.714	102.026	204.052
» » 1908	35.728	—	324	40.856	8.403	85.311	170.622
Differença em 1909	+ 410	—	+ 136	+ 9.858	+ 6.311	+ 16.715	+ 33.430
Santa Rita							
Viajantes	81.864	39.420	2.160	—	—	123.444	246.888
Mixtos	—	—	—	—	—	—	—
Cargas	1.458	—	—	144.554	79.702	225.714	451.428
Serviço	432	—	—	12.292	10.738	23.462	46.924
Total em 1909	83.754	39.420	2.160	156.846	90.440	372.620	745.240
» » 1908	83.038	39.548	3.066	141.436	84.768	351.856	703.712
Differença em 1909	+ 716	— 128	— 906	+ 15.410	+ 5.672	+ 20.764	+ 41.528

Transporte retribuido de viajantes, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias e seus percursos.

Linhas de 1m,60 e de 0m,60

			1909	1908
Numero de viajantes	Embarcados	1.ª classe	151.772	150.885 1/2
		2.ª classe	493.983	473.475 1/2
		Em geral	645.755	624.361
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	9.615.852	9.570.583 1/2
		2.ª classe	21.798.806 1/2	20.469.630
		Em geral	31.414.658 1/2	30.040.213 1/2
Percurso kilometrico médio de um viajante		1.ª classe	63,4	63,4
		2.ª classe	44,1	43,3
		Em geral	48,5	48,2
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	34.120	20.112
		Referidos a 1 kilometro	3.143.329	1.534.830
Percurso kilometrico médio de 1 animal			92,1	76,5
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	10.488.967	9.351.606
		Referidos a 1 kilometro	695.288.850	631.430.110
Percurso kilometrico médio de um kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			66,3	67,5
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	620.599	466.815
		Diversas	430.675	427.571
		Em geral	1.051.274	894.386
	Referidas a 1 kilometro	Café	58.893.112	43.452.487
		Diversas	83.633.997	35.352.806
		Em geral	142.527.109	78.805.293
Percurso kilometrico médio de 1 tonelada		Café	94,9	93,1
		Diversas	194,2	82,7
		Em geral	135,5	88;1

4

			1909	1908

Peso util transportado em toneladas — kilometro

	1909	1908
Viajantes a 500 kilos por um	15.707.329	15.020.107
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	695.289	631.430
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	314.333	153.483
Mercadorias	142.527.109	78.808.663
Total do peso util transportado em toneladas kilometro	159.244.060	94.613.683

Secção Rio Claro

			1909	1908
Numero de viajantes	Embarcados	1.ª classe	110.992	112.631
		2.ª classe	436.193½	410.396½
		Em geral	547 185½	523.027½
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	7.279.135	8.082.019½
		2.ª classe	22.886.711½	21.288.225½
		Em geral	30.165.846½	29.370.245
Percurso kilometrico médio de 1 viajante		1.ª classe	65,7	71,8
		2.ª classe	52,5	51,9
		Em geral	55,1	56,2
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	28.551	20.502
		Referidos a 1 kilometro	6.194.189	3.068.383
Percurso kilometrico médio de um animal			216,9	149,7
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	4.803.061	4.511.318
		Referidos a 1 kilometro	413.934.242	370.583.783
Percurso kilometrico médio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			86,2	82,1

			1909	1908
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	252.858	179.436
		Diversas	192.511	182.148
		Em geral	445.369	361.584
	Referidas a 1 kilometro	Café	(1) 41.681.944	(2) 30.549.033
		Diversas	28.608.551	26.725.929
		Em geral	70.290.495	57.274.962
Percurso kilometrico médio de 1 tonelada de		Café	164,9	170,3
		Diversas	148,6	146,7
		Em geral	157,8	158,4

Peso util transportado em toneladas — kilometro

	1909	1908
Viajantes a 500 kilos por um	15.082.923	14.685.122
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	113.934	370.584
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	619.419	306.838
Mercadorias	70.290.495	57.278.000
Total do peso util transportado em toneladas kilometro	86.406.771	72.640.544

Todas as linhas

			1909	1908
Numero de viajantes.	Embarcados	1.ª classe	242.136	242.874
		2.ª classe	885.732	841.207 1/2
		Em geral	1.127.868	1.084.081 1/2
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	16.894.987	17.652.603
		2.ª classe	44.685.518	41.757.855 1/2
		Em geral	61.580.505	59.410.458

1) Sendo 32.687.849 no trecho de concessão federal e 8.994.095 no de concessão estadoal.
2) Sendo 24.384.857 no trecho de concessão federal e 6.164.177 no de concessão estadoal.

		1909	1908
Percurso kilometrico médio de 1 viajante	1.ª classe	69,7	72,7
	2.ª classe	50,4	49,6
	Em geral	54,5	54,8
Numero de animaes das tabellas 10 e 11	Embarcados	47.534	36.072
	Referidos a 1 kilometro	9.337.517	4.603.213
Percurso kilometrico médio de um animal		196,4	127,7
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	Embarcados	13.845.000	12.558.000
	Referidos a 1 kilometro	1.109.223.092	1.002.013.893
Percurso kilometrico médio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		80,1	79,8
Numero de toneladas de mercadorias — Embarcadas	Café	629.648	474.083
	Diversas	491.618	485.659
	Em geral	1.121.266	959.742
Numero de toneladas de mercadorias — Referidas a 1 kilometro	Café	100.575.056	74.001.520
	Diversas	112.242.548	62.078.735
	Em geral	212.817.604	136.080.225
Percurso kilometro médio de 1 tonelada de	Café	159,7	156,1
	Diversas	228,3	127,8
	Em geral	189,8	141,8

Peso util transportado em toneladas — kilometro

	1909	1908
Viajantes a 500 kilos por um	30.790.252	29.705.229
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	1.109.223	1.002.014
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	933.752	460.321
Mercadorias	212.817.604	136.086.663
Total do peso util transportado em toneladas kilometro	245.650.831	167.254.227

As despesas totaes da divisão do Trafego, em 1909, se discriminam do seguinte modo pelas diversas verbas.

Verbas	Pessoal	Material	Contas	Total
Linhas de 1m,60 e 0m,60				
Administração	85:682$580	5:080$070	—	90:762$650
Trens	157:705$580	10:886$804	—	168:592$384
Estações	833:631$420	48:876$843	42:908$480	925:416$743
Telegrapho — Estações	144:547$650	9:910$072	3:118$700	157:576$422
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	18:990$880	6:701$574	173$700	25:866$154
Total	1.240:558$110	81:455$363	46:200$880	1.368:214$353

Verbas	Pessoal	Material	Contas	Total
Secção Rio Claro				
Administração	85:682$580	5:080$066	—	90:762$646
Trens	168:792$590	12:903$115	—	181:695$705
Estações	734:377$340	46:865$041	3:440$250	784:682$631
Telegrapho — Estações	115:629$500	8:162$183	—	123:791$683
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	15:818$240	31:829$182	—	47:647$422
Total	1.120:300$250	104:839$587	3:440$250	1.228:580$087
Todas as linhas				
Administração	171:365$160	10:060$136	—	181:525$296
Trens	326:498$170	23:789$919	—	350:288 089
Estações	1.568:008$760	95:741$884	46:348$730	1.710:099$374
Telegrapho — Estações	260:177$150	18:072$255	3:118$700	281:368$105
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	34:809$120	38:530$756	173$700	73:513$576
Total	2.360:858$360	186:294$950	49:641$130	2.596:794$440

As despesas da divisão do trafego. inclusive Telegrapho, dão nos dois ultimos annos as seguintes médias, considerando somente os transportes retribuidos:

UNIDADES	Linhas de 1,60 e de 0,60		Secção Rio Claro		Em Geral	
	1909	1908	1909	1908	1909	1908
Trem kilometro	1$070	1$179	$666	$729	$831	$919
Vehiculo „ de 4 rodas.	$048	$056	$036	$037	$038	$046
Tonelada „ de peso util.	$008	$014	$015	$016	$016	$015

Telegrapho

Não houve maior alteração no serviço dos telegraphos.

Transmissões telegraphicas

Os telegrammas transmittidos durante o anno de 1909, constam do seguinte quadro:

	Em 1909		
	NUMERO DE		Receita
	Telegrammas	Palavras	
Linhas de 1,m60 e de 0,m60			
No trafego proprio . . .	51.880	675.160	45:666$170
No trafego extranho . .	96.209	1.285.701	70:928$800
No trafego em transito. .	38.554	471.882	24:561$280
Total	186.643	2.432.743	141:156$250
Em serviço . . .	283.834	9.659.403	—
Total geral	470.477	12.092.146	
Secção Rio Claro			
No trafego proprio . . .	42.226	559.498	36:940$410
No trafego extranho . .	59.252	791.467	41:904$910
No trafego em transito. .	7.931	101.830	5:382$720
Total	109.409	1.452.795	84:228$040
Em serviço . . .	337.348	12.353.751	—
Total geral	446.757	13.806.546	

A receita proveniente do telegrapho, no ultimo decennio, foi:

ANNOS	RECEITA			
	Bitolas de 1,m60 e 0,m60	Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
1900 . .	136:924$810	58:904$950	3:618$650	199:448$410
1901 . .	146:155$650	64:909$840	4:301$020	215:366$510
1902 . .	141:685$260	65:100$840	1:273$130	208:059$230
1903 . .	131:883$600	64:417$700	131$500	196:434$800
1904 . .	139:635$830	71:278$550	—	210:914$380
1905 . .	136:396$770	70:088$880	—	206:485$650
1906 . .	152:845$450	78:107$530	—	230:952$980
1907 . .	148:522$060	79:654$970	—	228:177$030
1908 . .	138:980$205	77:576$695	—	216:496$900
1909 . .	141:156$250	84:228$040	—	225:384$290

Serviço telephonico

Nenhuma alteração sensivel houve durante o anno de 1909 n'a rêde telephonica que a Companhia Paulista mantem para o seu serviço.

6.° Pessoal

O Dr. Henrique Burnier, digno chefe do Trafego, continúa a prestar os mais relevantes serviços á Companhia Paulista.

A média do pessoal em serviço, durante o anno de 1909, foi de 1.556 pessoas, assim discriminada:

	Linhas de 1,m60 e 0,m60	Secção Rio Claro	TOTAL	
			1909	1908
Chefe	1		1	1
Ajudantes	2	1	3	3
Auxiliares, escripturarios, ajudantes e praticantes	12	13	25	29
Conservação da linha telegraphica e apparelhos	7	5	12	10
Chefes de estações e ajudantes	44	79	123	122
Telegraphistas e praticantes	101	114	215	210
Bilheteiros, conferentes, escripturarios, ajudantes, praticantes, e porteiros	191	68	259	252
Manobradores, mensageiros, portadores, vigias e trabalhadores	564	212	776	676
Guardas porteiras	15	3	18	18
Guardas, ajudantes e praticantes de trens	55	69	124	126
Total	992	564	1.556	1.447

1) Comprehende todo o pessoal em serviço nas estações baldeadoras de Louveira, Campinas, Rio Claro, Porto Ferreira e Descalvado.
2) Comprehende o pessoal da estação baldeadora de Ribeirão Bonito.

IV

Linha, Edificios e Construcção

Continúa á testa desta importante divisão, prestando, com inexcedivel dedicação e muita intelligencia, os melhores serviços á companhia, o distincto collega Dr. Alberto de Mendonça Moreira.

Passo a transcrever, em sua integra, o minuncioso e bem elaborado relatorio que me foi apresentado por aquelle habil profissional, onde se acham reunidas as mais detalhadas informações sobre tudo quanto concerne a essa divisão do serviço.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da Linha, referente ao anno de 1909.

Ao Illmo. Snr.
Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade
M. D. Inspector Geral

Alberto de Mendonça Moreira,
Chefe da Linha.

Linha

Extensão

A extensão de linhas a conservar, durante o anno de 1909, foi:

	km.		
Linha principal . .	1.113,803	ou	85,3 %
Desvios	190,829	ou	14,7 %
Total. .	1.304,632	ou	100,0 %

Houve sobre a extensão conservada do anno anterior o accrescimo de 65.644 metros, correspondente aos augmentos de desvios em diversas estações e á construcção do trecho de Bebedouro a Barretos, inaugurado a 25 de Maio de 1909.

O quadro abaixo dá a extensão discriminada das linhas principaes e desvios, existentes em 31 de Dezembro de 1909.

Designação das linhas	Linha principal	Desvios	Total	Relação o/o da extensão de desvios
Bitola de 1m,60	km.	km.	km.	
Tronco	223,646	79,283	302,929	
Ramal do Rio Claro . . .	16,792	11,892	28,684	
» de Santa Veridiana .	38,952	4,544	43,496	
Desvios particulares . . .		0,630	0,630	
Somma . .	279,390	96,349	375,739	25,6
Bitola de 1m,00	km.	km.	km.	
Tronco	332,949	49,610	382,559	
Ramal do Jahú	143,211	13,054	156,265	
» de Agua Vermelha .	63,105	1,842	64,947	
» de Ribeirão Bonito .	40,415	2,176	42,591	
» de Agudos. . . .	121,000	8,542	129,542	
» de Mogy-Guassú . .	93,200	7,166	100,366	
Desvios particulares . . .		8,090	8,090	
Somma . .	793,880	90,480	884,360	10,2
Bitola de 0m,60	km.	km.	km.	
Ramal de Santa Rita . .	26,916	2,224	29,140	
» Descalvadense . .	13,617	1,392	15,009	
Desvios particulares . . .		0,384	0,384	
Somma . .	40,533	4,000	44,533	8,9
Total . .	1.113,803	190,829	1.304,632	

Materiaes da Via Permanente

a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das diversas linhas foi empregado o material constante do quadro seguinte:

Designação	Bitola de 1m,60					Bitola de 1m,00					Bitola de 0m,60				
	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas	TOTAL	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas	TOTAL	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas	TOTAL
Trilhos de 45 kg.	62	41	—	—	103	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ 33 „	6	27	—	—	33	132	23	—	—	155	—	—	—	—	—
„ „ 25 „	21	—	—	—	21	11.840	43	—	—	11.883	—	—	—	—	—
„ „ 18 „	50	96	3	1	150	1.053	807	—	—	1.860	17	—	—	—	17
Trilhos de ferro de 30 kg.	1	13	4	—	18	—	299	—	9	308	—	—	—	—	—
Tallas	163	342	20	—	525	25.557	2.540	—	—	28.097	217	—	—	—	217
Parafusos de juncção	7.843	720	—	—	8.563	78.341	6.333	—	—	84.674	3.157	—	—	—	3.157
„ de dormentes de aço	1.993	668	—	—	2.661	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tirefonds	149.475	1.812	—	—	151.287	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pregos	7.707	1.950	—	—	9.657	172.077	25.901	—	—	197.978	9.503	—	—	—	9.503
Garras	14.943	718	—	—	15.661	6.357	—	—	—	6.357	—	—	—	—	—
Sellas	51.123	557	—	—	51.680	819	100	—	—	919	—	—	—	—	—
Arruelas	11.622	170	—	—	11.792	9.389	—	—	—	9.389	3.043	—	—	—	3.043
Apparelhos de desvio	4	5	—	—	9	27	17	—	—	44	—	—	—	—	—

b) Dormentes de madeira

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1909, é dado pelos quadros abaixo:

Descripção	Bitolas de					
	$1,^{m}60$		$1,^{m}00$		$0,^{m}60$	
Em ser a 1.º de Janeiro de 1909	15.579		63.807		328	
Recebidos de fornecedores durante o anno. . .	77.254		201.669		959	
Somma . . .		92.833		265.476		1.287
Empregados em substituição dos estragados. .	12.047		111.184		803	
Empregados em construcção de desvios	368		6.964		—	
Empregados em Estações e Edificios	21		—		—	
Empregados em Obras d'Arte	—		40		—	
Empregados em Cercas e Cancellas	32		—		—	
Somma . . .		12.468		118.188		803
Em ser a 1.º de Janeiro de 1910		80.365		147.288		484

c) Dormentes de aço

Descripção	Bitola de $1.^{m}60$	
Em ser a 1.º de Janeiro de 1909.	826	
Recebidos do almoxarifado durante o anno. .	nil	826
Empregados em substituição dos de madeira .		439
Em ser a 1.º de Janeiro de 1910		387

Lastro

a) Lastro de pedra

Bitola de 1,^{m}60

A producção da pedreira situada no km. 98, foi:

DESIGNAÇÃO	Em 1908	Em 1909	Differença em 1909
Vagões de pedra britada	8.352	14.450	+ 6.098
„ „ „ de construcção	47	278	+ 231
„ „ „ cascalho	35	192	+ 157

A extensão de linha lastrada de pedra é dada pelo quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	Em 1908	Em 1909	Differença em 1909
	m	m	m
Linha principal	41.345,0	76.250,0	+ 34.905,0
Desvios	3.599,0	2.182,0	— 1.417,0
	m	m	m
Somma	44.944,0	78.432,0	+ 33.488,0

A extensão de linha empedrada, até 31 de Dezembro de 1909, foi:

Trecho	Linha principal	Desvios	TOTAL
	m	m	m
De Jundiahy a Cordeiro . .	116.965,0	7.347,0	124.312,0
De Cordeiro a Descalvado .	75.586,0	1.612,0	77.198,0
Ramal de Rio Claro	16.830,0	1.163,0	17.993,0
Ramal de Santa Veridiana .	11.570,0	200,0	11.770,0
	m	m	m
Total	220.951,0	10.322,0	231.273,0

No ultimo quinquenio o lastro de pedra britada foi empregado em 174.184 metros de linha, sendo:

Em 1905.	15.291	metros
Em 1906.	14.830	„
Em 1907.	20.687	„
Em 1908.	44.944	„
Em 1909.	78.432	„
Total . . .	174.184	metros

O custo médio do lastro de pedra por metro corrente, póde ser calculado do modo seguinte:

Despesa total da pedreira . . . . 169:093$640

A deduzir:

278 vagões de 3^{m3},500 ou 973^{m3},000 de pedra para construcção a 5$000 o metro cubico . 4:865$000

A pedreira forneceu mais:

14.450 vagões $\times$ 4^{m3},500 = 65.025^{m3},000 de pedra britada
192 „ $\times$ 5^{m3},000 = 960^{m3},000 de cascalho

$65.985^{m3}000$

O custo médio do metro cubico será:

$$\frac{169:093\$640 - 4:865\$000}{65985} = 2\$489$$

O custo médio do lastramento de pedra por metro corrente de linha, varia de

$$\begin{cases} 2\$489 + 1\$000 = 3\$489 \text{ a} \\ 2\$489 + 2\$500 = 4\$989 \end{cases}$$

BITOLA DE 1^m,00

Toda a pedra para lastro foi extrahida das pedreiras situadas nos seguintes pontos:

Km. 4 do Ramal de Ribeirão Bonito	3.720	gondolas
„ 98 „ „ do Jahú	1.542	„
„ 55 „ „ de Agudos . . .	302	„
„ 103 „ „ „ „ . . .	647	„
„ 48 „ Tronco	210	„
„ 151 „ „	81	„
De cortes de pedra	107	„
Total . . .	6.609	gondolas

Extensão de linha lastrada de pedra:

DESIGNAÇÃO	Em 1908	Em 1909	Differença em 1909
	m	m	m
Linha principal	59613,0	55439,0	— 4174,0
Desvios	98,0	-	— 98,0
	m	m	m
Total	59711,0	55439,0	— 4272,0

A extensão de linha empedrada até 31 de Dezembro de 1909, foi:

DESIGNAÇÃO	Linha principal	Desvios	TOTAL
	m	m	m
Tronco	163.978,0	958,0	164.936,0
Ramal do Jahú	83.366,0	128,0	83.494,0
„ „ Agua Vermelha	6.104,0	—	6.104,0
„ „ Ribeirão Bonito	15.635,0	—	15.635,0
„ dos Agudos	15.105,0	—	15.105,0
„ do Mogy-Guassú	0.353,0	—	0.353,0
	m	m	m
Total	284.541,0	1.086,0	285.627,0

Nos últimos cinco annos o lastro de pedr britada foi empregado em 178.131 metros de linha, sendo:

Em 1905	13.962	metros
Em 1906	10.178	„
Em 1907	38.841	„
Em 1908	59.711	„
Em 1909	55.439	„
Total . . .	178.131	metros

Não só na bitola de 1,^{m}00 como tambem na e 1,^{m}60, foram concertados, durante o anno de 1909, diversos trechos do antigo lastro de pedra.

b) Lastro de terra

Para alargar córtes, alargar e levantar aterros, e para limpar valletas de córtes, correram trens de lastro, nas diversas linhas, sendo removidos:

Na bitola de 1,^{m}60	4.472	vagões de terra
„ „ „ 1,^{m}00	1.749	„ „ „
„ „ „ 0,^{m}60	347	„ „ „

Cercas e cancellas

Pelas turmas ordinarias de conservação, foi feito o seguinte serviço:

Linhas	Cercas		Cancellas	
	Concertadas	Construidas	Substituidas	Assentadas
Bitola de 1,^{m}60	10.960,^{m}0	964,^{m}0	62	6
„ „ 1,^{m}00	611.040,^{m}0	1.804,^{m}0	54	29
„ „ 0,^{m}60	1.008,^{m}0	—	10	—
Total	623.008,^{m}0	2.768,^{m}0	126	35

Edificios e Obras d'Arte

Durante o anno foram feitos os seguintes serviços:

Designação		Bitola de 1m,60				Bitola de 1m,00							Bitola de 0m,60			TOTAL GERAL
		Tronco	R. Rio Claro	R. Sta. Veridiana	TOTAL	Tronco	Ramal Jahú	R. A. Vermelha	R. Rib. Bonito	R. dos Agudos	R. M. Guassú	TOTAL	R. Santa Rita	R. Descalvadense	TOTAL	
Estações	concertadas	9	—	1	10	10	8	1	1	3	5	28	1	—	1	39
	reformadas	1	—	3	4	5	2	—	—	3	—	10	—	—	—	14
	pintadas	8	—	3	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
Armazens	construidos	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	concertados	9	—	2	11	7	3	—	3	7	3	23	1	1	2	36
	augmentados	1	—	—	1	3	2	—	—	—	—	5	—	—	—	6
	demolidos	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	pintados	2	—	3	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Casas de empregados	construidas	29	—	6	35	6	2	—	—	1	—	9	—	—	—	44
	augmentadas	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	concertadas	13	—	6	19	6	3	—	—	6	14	29	1	—	1	49
	reformadas	8	—	8	16	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	18
	pintadas	14	—	6	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Casas de turma	reformadas	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	5	—	—	—	5
	concertadas	8	—	2	10	4	9	—	—	2	4	19	1	1	2	31
	construidas	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Deposito de locomotivas e carros	concertados	3	—	—	3	3	—	—	—	—	1	4	—	—	—	7
	reformados	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3
	pintados	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3
Poços	concertados	8	—	2	10	9	8	2	2	10	3	34	—	2	2	46
	construidos	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Muros de arrimo	concertados	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	4
	construidos	3	—	—	3	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	4
Latrinas	concertadas	4	—	—	4	3	1	—	—	—	—	4	—	—	—	8
	construidas	4	—	—	4	11	2	—	—	—	—	13	—	—	—	17
Mastros de signaes	substituidos	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	pintados	20	—	2	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
Pontes	concertadas	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	4
Pontilhões	construidos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	reconstruidos	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	concertados	22	—	—	22	2	1	—	—	—	—	3	1	—	1	26
Boeiros	construidos	23	1	1	25	10	1	—	—	—	—	11	1	—	1	37
	reconstruidos	8	—	—	8	—	—	—	—	5	—	5	—	1	1	14
	augmentados	5	—	—	5	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	6
	concertados	36	—	—	36	25	3	—	—	9	—	37	1	1	2	75
Dreno	construidos	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Passagens inferiores	construidas	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
	reconstruidas	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	concertadas	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Passagens superiores	concertadas	6	—	—	6	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	7
Gyradores	concertados	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
	construidos	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1
Passagens americanas	concertadas	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5
Rotundas	concertadas	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1

Além desses serviços, houve concertos na quasi totalidade das estações e suas dependencias, bem como nos diversos edificios da Companhia, constando estes concertos de retelhamento, caiação e substituição de vidros quebrados, reforma do calçamento de algumas plataformas.

Trabalhos diversos

A divisão da Linha prestou serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares, na importancia total de 56:302$354, que é assim distribuida:

BITOLAS DE 1m,60 e 0m,60

A' Locomoção	7:243$785	
Ao Trafego	1:790$862	
Ao Horto Florestal	190$570	
A diversos particulares	3:980$180	13:205$397

BITOLA DE 1m,00

A' Locomoção	27:599$740	
Ao Trafego	1:355$969	
Ao Horto Florestal	574$891	
A' Companhia Agricola F.da S. Martinho .	1:200$000	
A' Demarcação de fazendas em Barretos .	1:495$260	
Ao Prolongamento de Bebedouro a Barretos	6:466$023	
A' Construcção do Ramal de Baurú . . .	1:509$075	
Aos Estudos da linha do Rio Claro a Ityrapina	321$859	
A diversos particulares	2:574$140	43:096$957
Total		56:302$354

Despesa de custeio

Com a divisão da Linha despendeu-se:

Annos	Bitolas de		Todas as linhas
	1m,60 e 0m,60	1m,00	
Em 1908. . . .	1.284:086$172	1.201:539$101	2.485:625$273
Em 1909. . . .	1.196:756$697	1.703:300$707	2.900:057$404
Differença . . .	— 87:329$475	+ 501:761$606	+ 414:432$131

As despesas totaes da Linhas em 1909 se distribuem do seguinte modo:

Verbas de despesas	Pessoal		Material		Contas	TOTAL
	Directo	Pelas officinas por conta da Linha	Directo	Pelas officinas por conta da Linha		
Bitolas de 1,m60 e 0,m60						
Administração	65:837$280	—	2:512$368	—	—	68:349$648
Via Permanente	432:044$570	41:089$610	(1)113:345$023	106:386$749	5:571$000	698:436$952
Estações e Edificios.	50:347$950	30:965$380	98:866$260	30:176$070	109:913$452	320:269$112
Obras d'Arte	52:648$400	315$980	26:591$378	1:834$195	3:288$489	84 678$442
Cercas e Cancellas	1:699$850	1.459$320	767$385	2:488$121	—	6:414$676
Lastro	2:662$650	6:183$900	—	3:793$820	—	12:640$370
Horto Florestal	4:404$600	65$880	971$717	—	345$300	5:787$497
Pensões.	180$000	—	—	—	—	180$000
	609:825$300	80:080$070	243:054$131	144:678$955	119:118$241	1.196:756$697

1) Sendo 48:758$760 de dormentes e 20:124$808 de trilhos.

Verbas de despesas	Pessoal		Material		Contas	TOTAL
	Directo	Pelas officinas por conta da Linha	Directo	Pelas officinas por conta da Linha		
Bitola de 1m,00						
Administração	65:837$280	—	840$843	—	—	66:678$123
Via Permanente	679:889$100	16:438$310	[1]) 605:578$491	24:134$316	41:122$450	1.367:162$667
Estações e Edificios	59:095$550	12:816$700	55:676$900	19:225$409	55:989$455	202:804$014
Obras d'Arte	19:937$050	2:549$290	23:040$699	2:205$704	464$000	48:196$743
Cercas e Cancellas	3:469$000	1:426$320	2:364$850	2:979$977	—	10:240$147
Lastro	4:551$040	1:273$020	—	1:674$953	—	7:499$013
Horto Florestal	180$000		—	—	—	180$000
Pensões	540$000		—	—	—	540$000
	833:499$020	34:503$640	687:501$783	50:220$359	97:575$905	1.703:300$707
Todas as linhas						
Administração	131:674$560	—	3:353$211	—	—	135:027$771
Via Permanente	1.111:933$670	57:527$920	[2]) 718:923$514	130:521$065	46:693$450	2.065:599$619
Estações e Edificios	109:443$500	43:782$080	154:543$160	49:401$479	165:902$907	523:073$126
Obras d'Arte	72:585$450	2.865$270	49:632$077	4:039$899	3:752$489	132:875$185
Cercas e Cancellas	5:168$850	2.885$640	3:132$235	5:468$098	—	16:654$823
Lastro	7:213$690	7:456$920	—	5:468$773	—	20:139$383
Horto Florestal	4:584$600	65$880	971$717	—	345$300	5:967$497
Pensões	720$000	—	—	—	—	720$000
	1.443:324$320	114:583$710	930:555$914	194:899$314	216:694$146	2.900:057$404

[1]) Sendo 194:102$080 de dormentes e 374:066$608 de trilhos

[2]) Sendo 242:860$840 de dormentes e 394:190$916 de trilhos.

As despesas de Administração d'esta divisão communs ás diversas linhas, foram distribuidas nas seguintes proporções:

Bitolas de 1m,60 e 0m,60	5,0
Bitola de 1m,00	5,0
Total	10,0

As diversas verbas de despesa da Linha em 1909 comparadas com a do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	Total
Bitolas de 1,m60 e 0,m60				
Administração	— 1:742$520	+ 697$201	—	— 1:045$319
Via Permanente	+ 43:947$305	— (1) 133:930$344	+ 3:471$500	— 86:511$539
Estações e Edificios	+ 17:444$625	+ 72:765$740	+ 29:734$512	+ 119:944$907
Obras d'arte.	+ 40:540$570	+ 24:149$543	+ 3:288$489	+ 67:978$602
Cercas e Cancellas	— 938$640	— 2:725$451	—	— 3:664$091
Lastro	+ 3:670$760	+ 1:653$104	—	+ 5:323$864
Horto Florestal.	— 18:115$010	— 5:420$757	— 5:982$450	— 29:518$217
Assentamento de dormentes de aço	— 33:672$700	— 126:344$982	—	— 160:017$682
Pensões	+ 180$000	—	—	+ 180$000
	+ 51:314$390	— 169:155$946	+ 30:512$081	— 87:329$475

(1) Sendo 118:404$610 de dormentes para menos.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	Total
Bitola de 1,m00				
Administração	— 1:742$520	+ 178$279	—	— 1:564$241
Via Permanente	+ 76:851$820	+ (²) 305:332$544	+ 35:182$770	+ 417:367$134
Estações e Edificios	— 14:631$420	+ 23:552$113	+ 47:100$445	+ 56:021$138
Obras d'Arte	+ 10:879$540	+ 22:193$936	— 282$000	+ 32:791$476
Cercas e Cancellas	— 895$070	+ 200$009	—	— 695$061
Lastro	— 1:536$320	+ 119$580	—	— 1:416$740
Horto Florestal	— 727$900	— 554$200	—	— 1:282$100
Pensões	+ 540$000	—	—	+ 540$000
	+ 68:738$130	+ 351:022$261	+ 82:001$215	+ 501:761$606

(²) Sendo 29$830 de dormentes para menos e o augmento é proveniente de trilhos novos.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	Total
Todas as linhas				
Administração	— 3:485$040	+ 875$480	—	— 2:609$560
Via Permanente	+ 120 799$125	+ (³) 171:402$200	+ 38:654$270	+ 330:855$595
Estações e Edificios	+ 2:813$205	+ 96:317$853	+ 76:834$987	+ 175:966$045
Obras d'Arte	+ 51:420$110	+ 46:343$479	+ 3:006$489	+ 100:770$078
Cercas e Cancellas	— 1:833$710	— 2:525$442	—	— 4:359$152
Lastro	+ 2:134$440	+ 1:772$684	—	+ 3:907$124
Horto Florestal	— 18:842$910	— 5:974$957	— 5:982$450	30:800$317
Assentamento de dormentes de aço	— 33:672$700	126:344$982	—	— 160:017$682
Pensões	+ 720$000	—	—	+ 720$000
	+ 120:052$520	+ 181:866$315	+ 112:513$296	+ 414:432$131

³) Sendo 118:374$780 de dormentes para menos e o augmento é proveniente de trilhos novos.

O quadro seguinte indica as médias da despesa da divisão da Linha, em 1909 e 1908, por diversas unidades, considerando sómente os transportes retribuidos:

Unidades		BITOLAS DE				Todas as linhas	
		1m,60 e 0m,60		1m.00			
		1909	1908	1909	1908	1909	1908
Despesa por kilometro	Pessoal	1:641$568	1:521$618	981$503	975$534	1:194$136	1:160$508
	Material	1:206$008	1:538$068	944$523	490$992	1:028$757	845$665
	Total	2:847$576	3:059$686	1:926$026	1:466$526	2:222$893	2:006$173
Despesa por trem kilometro		$936	1$114	$923	$752	$928	$903
» por vehiculo kilometro de 4 rodas		$041	$052	$043	$038	$042	$045
» por tonelada kilometro de peso util		$007	$013	$019	$016	$012	$015

Pessoal

Em Agosto de 1909 retirou-se, a seu pedido, o Engenheiro Albano de Azevedo e Souza, ficando a residencia a seu cargo fazendo parte da outra residencia da bitola larga.

Em Setembro de 1909 entrou para o quadro dos Engenheiros Residentes o Engenheiro Mariano de Araujo Bacellar, ,a cujo cargo ficou a 5.ª Residencia da bitola estreita.

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1909, era o seguinte :

DESCRIPÇÃO	Bitolas de		Todas as linhas
	1m,60 e 0m,60	1,m00	
Engenheiro—Chefe	—	—	1
Engenheiro—Ajudante	—	—	1
Engenheiros—Residentes	1	5	6
Ajudante de Engenheiro—Residente	1	—	1
Desenhista	—	—	1
Escripturario	—	—	1
Continuo do escriptorio	—		1
Mestres de linha	5	11	16
Feitores — Turmas ordinarias	35	75	110
Feitores — » extraordinarias	1	3	4
Trabalhadores — Turmas ordinarias	274	432	706
Trabalhadores — extraordin.as	94	78	172
Mestres pedreiros	1	1	2
Pedreiros	19	20	39
Serventes	34	21	55
Carpinteiros	7	5	12
Ferreiros	4	2	6
Malhadores	3	2	5
Pintores	5	3	8
Machinista dos britadores	2	—	2
Total	486	658	1.149

As turmas extraordinarias são as da extracção e do britamento de pedra para lastro.

Construcção

A construcção do prolongamento de Bebedouro a Barretos, que tinha sido começada em Julho de 1908, ficou concluida em Maio de 1909.

A construcção do ramal de Baurú, contractada com o Engenheiro Joaquim Machado de Mello, foi iniciada em Setembro de 1909 e em 31 de Dezembro do mesmo anno, achavam-se os trabalhos, em geral, muito adiantados.

Do bem elaborado relatorio do Engenheiro Pedro Soares de Camargo, encarregado por esta Companhia da fiscalisação do serviço da construcção, transcrevo a seguinte descripção do traçado da nova linha:

« O ramal de Pederneiras a Baurú se desenvolve nas bacias de tres ribeirões: o Pederneiras, o Ribeirão Grande e o Baurú. O primeiro e o ultimo são afluentes do Tieté, o Ribeirão Grande desemboca no Baurú um pouco acima da confluencia deste com o Tieté.

Partindo da estação de Pederneiras, que fica situada na encosta da margem direita do ribeirão deste nome, na altitude 506m,90, a linha desce até passar o ribeirão Pederneiras, dois kilometros a montante da cidade. Esta travessia se faz com um pontilhão de 5m,0 na cota 488m,40. Dahi em diante a linha sobe sempre, acompanhando o ribeirão Pederneiras até a confluencia do corrego Macuco, seguindo pela encosta da margem esquerda deste até atingir o espigão que separa as aguas do Pederneiras das aguas do Ribeirão Grande. Este divisor de aguas, atravessado na cota 592m,17, é o ponto culminante de toda a linha.

Das aguas do Macuco, afluente do Pederneiras, o ramal passa para as aguas do corrego Barra Bonita, afluente do Ribeirão Grande, desce pela encosta da margem direita do riacho Barra Bonita, atravessa este corrego, rodeia o espigão que divide as aguas dos corregos Barra Bonita e Barra Secca, afluentes do Ribeirão Grande, e vae atravessar o riacho Barra Secca na altitude 486m,0, ponto mais baixo de toda a linha. Nesse ponto a linha ja se approximou bastante do Ribeirão Grande. Ella o acompanha então pela margem direita até encontrar o ponto de travessia, tres kilometros a

montante do corrego Barra Secca e um pouco acima da confluencia do corrego Areia Branca, afluente da margem esquerda.

Essa travessia se faz com uma ponte de 20m,00 de vão na altitude 490m,20. Dahi, a linha sobe o corrego Areia Branca até ás suas cabeceiras, atingindo na cota 574m,26 o divisor de aguas entre o Ribeirão Grande e o Baurú. Este divisor de aguas é transposto na garganta formada pelas cabeceiras dos riachos Areia Branca e Agua do Arroz, aquelle afluente do Ribeirão Grande, este do Baurú. Uma vez na bacia do ribeirão Baurú, o ramal rodeia o divisor das aguas dos afluentes Agua do Arroz e Vargem Limpa, transpõe este corrego e sobe acompanhando o ribeirão Baurú pela encosta da margem direita, até á cidade de Baurú, situada sete kilometros a montante da confluencia do riacho Vargem Limpa. Neste percurso são atravessados quatro afluentes do ribeirão Baurú: o Cambuy, o Agua Comprida, o Barreirinho, e o corrego das Flôres. A linha chega á cidade de Baurú com a altitude 526m,0 e com um desenvolvimento de 38 kilometros, »

O quadro seguinte mostra as condições technicas e outros dados do novo ramal e das linhas por ultimo construidas.

Designação	Ramal do Mogy-Guassú	Prolongamento de Jaboticabal a Bebedouro	Prolongamento do Ramal dos Agudos	Prolongamento de Bebedouro a Barretos	Ramal de Baurú
	km. m.	km. m.	km. m.	km. m.	km. m.
Extensão total	92.957,0	53.198,0	89.635,0	56.269,0	38.334,0
Relação da extensão em recta para a extensão total	71 %	55,8 %	60 %	72,9 %	0.748
„ „ „ „ curva „ „ „	29 %	44,2 %	40 %	27,1 %	0.252
„ „ „ „ nivel „ „ „	50,1 %	38,2 %	28,2 %	19,1 %	0.218
„ „ „ „ rampas „ „ „	49,9 %	61,8 %	71-8 %	80,9 %	0.782
Extensão do maior alinhamento recto	5.800^{m},0	1.145^{m},0	3.688^{m},0	3.581^{m},0	1.830^{m},50
„ „ „ trecho de nivel	4.550^{m},0	2.640^{m},0	5.500^{m},0	920^{m},0	1.380^{m},0
Raio minimo	202^{m},3	149^{m},6	150^{m},23	150^{m},0	180^{m},0
Declividade maxima	1,6 %	1,6 %	1,8 %	2,0 %	1,8 %
Extensão total em que foi empregada a rampa maxima	1.830^{m},0	2.637^{m},0	11.624^{m},0	5.670^{m},0	720^{m},0
Desenvolvimento das curvas de raio minimo . . .	3.855^{m},8	3.939^{m},0	2.208^{m},0	160^{m},0	514^{m},90

Jundiahy, 30 de Abril de 1910.

Alberto de Mendonça Moreira,

Chefe da Linha.

V

Locomoção

Passo a transcrever em sua integra, o minucioso relatorio que me foi apresentado pelo Snr. Alfredo Williams, que continúa a prestar, com zelo e intelligencia, os melhores serviços á Companhia Paulista na qualidade de Chefe da Locomoção.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da Locomoção do anno de 1909.

Ao Illm. Snr.
Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade
M. D. Inspector Geral.

Alfredo Williams,
Chefe da Locomoção.

1.º — Material rodante

O material rodante da bitola de 1,m60 soffreu as seguintes modificações em 1909: foram adquiridas 2 locomotivas e 50 vagões, dos quaes somente 32 estavam entregues ao Trafego em 31 de Dezembro; foram transformados 2 carros de 2.ª classe em carros correio e 1 de 1.ª classe em carro de 1.ª classe da bitola da 1,m00; foram reconstruidos 11 vagões abertos de 4 rodas e a locomotiva n. 8 passou a trabalhar na pedreira de Tatú, accionando os britadores.

Na bitola de 1,m00 o material soffreu as seguintes modificações; foram adquiridas 4 locomotivas e vendidas 5 ás Estradas de Ferro do Dourado, de Araraquara e Pitangueiras; foi construido um vagão para transporte de gado.

O effectivo do material rodante, em serviço e em reparação, era o seguinte em 31 de Dezembro de 1909:

Designação	Bitolas de				TOTAL
	1,m60	1,m00	0,m60		
			Santa Rita	Descalvadense	
Locomotivas	69	58	5	2	134
Carros especiaes	15	8	—	—	23
,, de passageiros	46	57	4	4	111
,, ,, bagagem e correio . .	25	18	1	—	44
,, ,, animaes de raça . . .	2	—	—	—	2
,, ,, transporte de carruagens	1	—	—	—	1
,, ,, socorro	2	2	—	—	4
Vagões diversos	1522[1]	983	24	12	2.541
,, guindastes	3	1	—	—	4
Guindastes a vapor	2	—	—	—	2
Carretão para transporte de locomotivas	1	—	—	—	1

[1]) Está incluido o vagão-tender-guindaste n. 110.

Locomotivas

As novas locomotivas de bitola de 1,m60 são as n.os 70 e 71 e as de bitola de 1,m00 são numeradas de 3 a 6.

As locomotivas da bitola de 1,m00, que foram vendidas, são as n.os 3 e 4 para a E. de Ferro de Araraquara, 5 e 6 para a E. de Ferro do Dourado e 14 para a E de Ferro de Pitangueiras.

Os quadros seguintes mostram os elementos mais essenciaes das locomotivas:

Locomotivas

Bitola de 1m,60

TYPO	PROCEDENCIA	NUMEROS	Base		Rodas motrizes		Cylindros		Peso		Superficie de aquecimento			Pressão na caldeira em kgs./cm.²	Esforço de tracção em kgs.
			Rigida em ms.	Total em ms.	Numero	Diametro em ms.	Curso em mms.	Diametro em mms.	Adherente em kgs.	Total em kgs.	Directa em ms.²	Tubular em ms.²	Total em ms.²		
Passageiros	John Fowler	1 a 4	2,31	5,55	4	1,575	559	406	22.200	30.000	6,7492	66,5439	73,2931	9,84	3.740
»	Dübs & Co.	5 a 7	1,75	5,44	4	1,219	610	432	24.000	35.000	8,0700	93,5313	101,1613	9,84	5.980
»	Sharp Steward	9 a 11	2,36	6,10	4	1,676	559	419	22.225	33.000	7,9610	81,8882	89,8492	9,84	3.740
»	Dübs & Co.	12 a 15	3,60	6,48	6	1,397	584	431	27.000	35.500	7,8920	93,7375	101,6295	9,84	5.040
»	«	22	2,38	6,15	4	1,702	559	431	23.800	36.800	10,2654	79,9869	90,2323	11,95	4.740
»	Baldwin Loc. Works	24 a 26	2,44	6.65	4	1,575	610	406	23.600	36.800	9,1084	97,73 3	106,8387	11,25	4.670
»	»	38 a 41	2,39	6,64	4	1,676	610	457	34.900	48.000	10,4931	122,6869	133,1800	12,65	6.250
»	»	48 a 50	2,39	6,64	4	1,676	610	457	36.050	51.700	10,8968	133,1924	144,0892	12,65	6.250
»	»	68 e 69	3,55	6.90	6	1,720	660	482	46.723	60.953	11,8222	171,6882	183,5104	12,65	7.330
»	»	70 e 71	3,82	7,30	6	1,676	660	533	56.698	74.842	13,8328	247,5320	261,3648	14,06	10.230
Cargas	Dübs & Co.	17 e 18	4,40	6,55	8	1,219	584	508	41.320	46.245	8,9212	121,3000	130,2212	9,84	7.900
»	»	19 a 21	4,29	6,32	8	1,219	610	457	40.620	45.320	8,2275	107,2512	115,4787	9,84	6.880
»	Baldwin Loc. Works	27 a 29 e 33 a 37	4,26	6,58	8	1,270	610	483	45.000	54.2[illegible]0	11,1551	112,6697	123,8248	12,65	9.210
»	»	42 a 47 e 54 a 57	4,26	6,85	8	1,270	711	$\frac{381}{609}$	65.900	74.780	12,7082	176,0639	188,7721	12,65	13.440
»	»	58 a 63	4,26	6,66	8	1,270	660	$\frac{356}{584}$	56.153	64.100	10,0900	149,7341	159,8241	12,65	11.161
Manobras	Dübs & Co.	23	1,54	3,22	4	1,295	559	406	32.800	39.000	7,2358	93,7170	100,9528	9,84	4.050
»	Baldwin Loc. Works	30 a 32	2,75	4,57	6	0,914	457	356	24.500	28.500	4,9374	40,5047	45,4421	9,84	4.050
»	»	51 a 53 e 64 a 67	2,75	4,57	6	1,118	508	381	28.460	31.800	4,9374	40,5047	45,4421	10,54	4.520

Bitola de 1m,00

TYPO	PROCEDENCIA	NUMEROS	Base		Rodas motrizes		Cylindros		Peso		Superficie de aquecimento			Pressão na caldeira em kgs./cmq.	Esforço de tracção em kgs.
			Rigida em ms.	Total em ms.	Numero	Diametro em ms.	Curso em mms.	Diametro em mms.	Adherentes em kgs.	Total em kgs.	Directa em m. q.	Tubular em m. q.	Total em m. q.		
Passageiros	Baldwin Loc. Works	7, 8 e 10 a 13	2,28	5,65	4	1,092	356	305	12.700	22.200	5,6253	52,3318	67,9571	9,84	1940
»	Sharp Steward	15	2,64	5,70	6	1,016	457	335	16.864	23.595	5,7524	80,4893	86,2417	9,84	3173
»	Baldwin Loc. Works	24	2,38	5,87	4	1,092	457	330	13.600	23.900	5,5023	81,7500	87,2523	9,84	2910
»	»	28 a 30 e 35 a 40	3,83	6,65	6	1,092	457	381	19.960	31.560	5,5619	80,4893	86,0582	9.84	3890
»	»	60 a 62	3,04	6,96	6	1,220	508	432	35.000	38.530	8,1770	97,5200	105,6970	12,65	6390
Mixtas	»	3 a 6	2,64	5,74	6	1,220	508	457	35.380	42.180	9.2900	107,3924	116,5824	14,06	7940
Cargas	»	1 e 2	3,65	5,98	6	1,067	508	457	36.000	42.300	12,0416	104,5900	116,6316	11,25	7270
»	»	16 a 19, 21 a 23 e 26	3,51	5,50	8	0,940	508	381	27.900	31.000	5,2137	81,2122	86,4259	9,84	5000
»	»	25, 31, 33 e 41 a 52	3,50	5,50	8	0,940	508	241/406	30.960	34.400	5,2137	81,2122	86,4259	12,65	5460
»	»	32 e 34	3,50	5,50	8	0,940	508	343	30.800	33.680	5,2137	81,2122	86,4259	12,65	5220
»	Beyer Peacock	53 a 55	3,85	5,76	8	1,016	508	394/584	28.800	32.600	6,0509	74,0606	80,1115	12,65	5645
Manobras	Baldwin Loc. Works	56 a 59	2,05	5,45	6	0,940	508	381	29.500	31.800	5,3100	51,2549	56,5649	11,25	5740

Bitola de 0m,60

TYPO	PROCEDENCIA	NUMEROS	Base		Rodas motrizes		Cylindros		Superficie de aquecimento			Pressão na caldeira em kgs./cmq.	Esforço de tracção em kgs.
			Rigida em ms.	Total em ms.	Numero	Diametro em ms.	Diametro em mms.	Curso em mms.	Directa em mq.	Tubular em mq.	Total em mq.		
Passageiros	Baldwin Loc. Works	3 e 4	1,71	3,29	6	0,750	225	350	2,4886	14,8920	17,3806	11,25	1.730
»	»	5	1,37	3,31	4	0,937	225	400	3,4928	20,7862	24,2790	11,25	1,580
Cargas	Scharp Steward	1 e 2	1,30	1,30	4	0,675	200	350	3,0360	15,2128	18,2488	11,25	1,520
»	Baldwin Loc. Works	6	2,09	4,02	6	0,725	278	406	2,6183	17,8677	20,4860	11,25	3,160
»	»	7	2,13	4,07	6	0,725	278	406	3,2171	24,4863	27,7034	11,25	3,160

O estado do material de tracção era o seguinte, em 31 de Dezembro de 1909:

	BITOLAS DE		
	1,m60	1,m00	0,m60
Em bom estado.	23	30	2
Em estado regular	42	23	5
Em reparação	4	5	—

Sob a denominação de "estado regular" estão incluidas as locomotivas que, depois de soffrerem reparação, fizeram um percurso até 40.000 kilometros na bitola de 1,^{m}60, 20.000 na bitola de 1,^{m}00 e 10.000 na bitola 0,^{m}60.

Carros

Os carros de 2.ª classe da bitola de 1,^{m}60 transformados em carros correio são os n.^{os} 45 e 46, tendo sido conservada essa numeração nos carros correio. O carro de 1.ª classe n. 50 foi transformado em carro de 1.ª classe da bitola de 1,^{m}00.

Os quadros seguintes mostram a classificação dos carros das tres bitolas:

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Carros especiaes	Estados Unidos — Carro de luxo . . .	Americano	8	—	19.180	1	—	1	
	„ „ „ „ inspecção .	„	8	—	19.775	1	—	1	
	Brasil — Carro de pagamento	„	8	—	19.225	1	—	1	
	Inglaterra. Transformado nas officinas em carro funebre	Inglez	4	8	6.535	2	—	2	
	Inglaterra. Transformado nas officinas em carro para presos	„	4	26	6.970	2	—	2	
	Inglaterra. Transformado nas officinas em carro de 1.ª classe para doentes .	„	4	13 e 1 cama	7.615	1	—	1	
	Inglaterra. Transformado nas officinas em carro restaurante	Americano	8	24	23.240	1	—	1	
	Inglaterra. Transformado nas officinas em carro de 2.ª classe para doentes .	Inglez	4	10 e 1 cama	6.850	2	—	2	
	Brasil. Transformado nas officinas em carro de 1.ª classe para doentes .	Americano	8	10 e 1 cama	16.975	1	—	1	
	Inglaterra. Transformado nas officinas em carro de serviço.	Inglez	4	10	7.700	1	—	1	
	Brasil. Transformado nas officinas em carro restaurante	Americano	8	24	24.080	—	1	1	
	Brasil. Idem	„	8	24	23.710	1	–	1	
						14	1	15	15

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Carros de 1.ª classe	Brasil (officinas)	Americano	8	40	19.275	2	—	2	
	Estados Unidos	”	8	40	20.550	12	—	12	
	Inglaterra. Transformado nas officinas	”	8	48	19.850	1	2	3	
	” ” ” ”	Inglez	4	10	8.500	1	—	1	
	” ” ” ”	”	4	16	7.300	1	—	1	
						17	2	19	19
Carros de 2.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	70	18.950	11	1	12	
	Inglaterra	”	8	70	18.035	3	1	4	
						14	2	16	16
Carros compostos	Brasil (officinas)	Americano	8	54	19.150	1	—	1	
	Estados Unidos	”	8	56	20.040	6	1	7	
	Estados Unidos	”	8	60	19.225	1	—	1	
	Inglaterra	”	8	58	17.550	1	1	2	
						9	2	11	11
Carros para bagagens	Inglaterra. Transformado nas officinas	Inglez	4	—	6.690	6	—	6	
	Estados Unidos	Americano	8	—	14.700	1	1	2	
	Estados Unidos	”	8	—	18.860	9	1	10	
						16	2	18	18

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Carros para correio	Estados Unidos. Transformado nas officinas	Americano	8	—	16.000	2	—	2	
	” ” ” ” ”	Inglez	8	—	11.640	2	—	2	
	Brasil (officinas)	”	8	—	16.125	1	—	1	
	Brasil (officinas)	Americano	8	—	16.900	2	—	2	
						7	—	7	7
Carros para animaes de luxo	Inglaterra	Inglez	4	—	7.165	2	—	2	
						2	—	2	2
Carros para carruagens	Brasil (officinas)	Inglez	4	—	6.350	1	—	1	
						1	—	1	1
Carros de soccorro	Belgica. Antigo vagão tubular, transformado nas officinas	Americano	8	—	13.000	1	—	1	
	Brasil (officinas)	”	4	—	7.450	1	—	1	
						2	—	2	2

Bitola de 1m,00

Designação	Procedencia	Typo	Nº. de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em: Serviço	Reparação	Total	Total por especie
Carros especiaes	Inglaterra. Transformado para carro de pagamento	Americano	8	—	10.000	1	—	1	
	Estados Unidos — Carro de Inspecção .	»	8	—	12.800	1	—	1	
	Estados Unidos. Transformado para carro dormitorio.	»	8	—	12.600	1	—	1	
	Estados Unidos. Transformado para carro da Directoria	»	8	—	12.750	1	—	1	
	Brasil (officinas) Carro de inspecção . .	»	8	—	6.000	1	—	1	
	Inglaterra. Transformado para carro de serviço.	»	8	10	8.000	1	—	1	
	Inglaterra. Transformado para carro de doentes	»	8	12	7.500	1	—	1	
	Inglaterra. Transformado para carro de presos	»	8	16	7.000	1	—	1	
						8	—	8	8
Carros de 1.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	32	11.700	13	2	15	
	Brasil (Companhia Forjas e Estaleiros) .	»	8	36	11.000	2	—	2	
	Inglaterra	»	8	32	10.000	1	—	1	
	Estados Unidos. Transformado nas officinas	»	8	40	17.100	1	—	1	
						17	2	19	19

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Carros de 2.ª classe	Inglaterra	Americano	8	50	9.500	2	—	2	
	Estados Unidos	»	8	65	11.000	18	2	20	
	Brasil (Companhia Constructora)	»	8	65	9.500	2	—	2	
	Estados Unidos	»	8	60	10.430	1	—	1	
						23	2	25	25
Carros compostos	Inglaterra	Americano	8	42	9.500	1	—	1	
	Estados Unidos	»	8	50	11.000	9	1	10	
	Brasil (Companhia Constructora)	»	8	48	10.000	2	—	2	
						12	1	13	13
Carros de bagagens e correio	Inglaterra	Americano	8	—	9.500	3	—	3	
	Estados Unidos	»	8	—	11.000	8	1	9	
	Brasil (Companhia Constructora)	»	8	—	8.000	1	—	1	
	Brasil (officinas)	»	8	—	6.000	—	1	1	
	Inglaterra. Transformado nas officinas	»	8	—	12.325	2	—	2	
	Brasil (officinas)	»	8	—	11.000	2	—	2	
						16	2	18	18

Ramal de Santa Rita — Bitola de 0m,60

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em — Serviço	Numero em — Reparação	Numero em — TOTAL	TOTAL por especie
Carros de 1.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	18	7000	1	—	1	
						1	—	1	1
Carros de 2.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	35	6230	2	—	2	
						2	—	2	2
Carros compostos	Estados Unidos	Americano	8	26	6150	1	—	1	
						1	—	1	1
Carros de bagagem	Estados Unidos	Americano	8	—	5025	1	—	1	
						1	—	1	1

Ramal Descalvadense

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Carros compostos	Estados Unidos.	Americano	8	26	7480	1	—	1	
	Brasil (officinas)	»	8	26	8000	1	—	1	
	Estados Unidos.	»	8	22	6535	1	—	1	
						3	—	3	3
Carros de 2.ª classe	Brasil. Companhia Constructora . . .	Americano	8	24	4000	1	—	1	
						1	—	1	1

A numeração dos carros está representada nos quadros seguintes:

Bitola de 1,m60

Numeração De	Numeração A	N. de carros	Descripção	N. de rodas	Numero de logares
000	—	1	Carro de luxo	8	—
00	—	1	» » inspecção	4	26
1	—	1	» para presos	8	10
2	—	1	» de 1.ª classe	4	14
3	—	1	» » » » para doentes	4	16
4	—	1	» » » »	8	54
5	—	1	» composto	8	24 de 1.ª classe e 30 de 2.
6	—	1	» de pagamento	8	—
7	10	4	Carros para bagagens . . .	8	—
11	20	10	» de 2.ª classe	4	70 — Os carros 13 e 18 tem 66 logares
21	22	2	» » » » p.ª doentes	4	10 e 1 cama
23	—	1	» compostos	4	20 de 1.ª classe e 36 de 2.ª
24	—	1	» funebre	8	8 e 1 cama
25	26	2	» compostos	8	22 de 1.ª classe e 34 de 2.ª
27	28	2	» »	8	20 » » » e 36 » »
31	—	1	» de serviço	8	10
32	—	1	» para correio	8	—
33	34	2	» restaurantes	8	24
35	—	1	» de 1.ª classe	8	40
36	—	1	» » » » p.ª doentes	8	12 e 1 cama
37	39	3	» » » »	8	48
40	—	1	» » 2.ª »	8	70
41	—	1	» restaurante	8	24
42	44	3	» de 2.ª classe	8	70
45	46	2	» para correio	8	—
47	48	2	» de 2.ª classe	8	70
49	—	1	» » 1.ª »	8	40
51	52	2	» » » »	8	40
53	55 (1)	3	» compostos	8	20 de 1.ª classe e 36 de 2.ª
56	—	1	» »	8	24 » » » » » » »
57	58	2	» para bagagem . . .	8	—
59	60	2	» » correio	8	—
61	—	1	» » »	4	—
64	—	1	» » »	4	—
65	68	4	» de 1.ª classe	8	40
70	75	6	» » » »	8	40
76	—	1	» composto	8	20 de 1.ª classe e 36 de 2.ª
77	82	6	» para bagagem . . .	8	—
83	—	1	» para presos	4	26
86	—	1	» funebre	4	8 e 1 no centro para cadaver
87	—	1	» para carruagens . . .	4	—
88	93	6	» » bagagem	4	—
94	95	2	» » animaes de luxo .	4	—
—	—	1	» de soccorro	4	—
152	—	1	» » »	8	—

1) O carro n.º 54 tem 20 logares de 1.ª classe e 34 de 2.ª.
O carro restaurante n.º 41 é o antigo carro n.º 43.

Bitola de 1m. 00

Numeração De	Numeração A	N. de carros	Designação	N. de rodas	Numero de logares
1	—	1	Carro de pagamento	8	—
2	—	1	» » inspecção	8	—
3	4	2	» » 2.ª classe	8	50
5	—	1	» composto	8	20 de 1.ª classe e 22 de 2.ª.
6	—	1	» de 1.ª classe.	8	32
7	8	2	» para bagagem e correio.	8	—
9	10	2	» de 2.ª classe.	8	65
11	—	1	» para bagagens e correio.	8	—
12	13	2	» composto	8	16 de 1.ª classe e 32 de 2.ª.
14	—	1	» para bagagem e correio.	8	—
15	—	1	» de 2.ª classe.	8	60
16	—	1	» composto	8	18 de 1.ª classe e 32 de 2.ª.
17	—	1	» dormitorio.	8	—
18	19	2	» de 1.ª classe.	8	34 O n.º 19 tem 32 logares.
20	24	5	» de 2.ª classe.	8	65
25	—	1	» de 1.ª classe.	8	32
26	29	4	» de 2.ª classe.	8	65
30	31	2	» de 1.ª classe.	8	32
32	33	2	» para bagagem e correio.	8	—
34	37 (1)	4	» de 1.ª classe.	8	32
38	40	3	» composto	8	18 de 1.ª classe e 32 de 2.ª.
41	44	4	» de 2.ª classe.	8	65
45	47	3	» para bagagem e correio.	8	—
48	52	5	» para bagagem e correio.	8	—
53	—	1	» para Directoria	8	—
54	55	2	» de 1.ª classe.	8	36
56	61 (2)	6	» de » classe.	8	32
62	66	5	» composto	8	18 de 1.ª classe e 32 de 2.ª.
67	70	4	» de 2.ª classe.	8	65
71	—	1	» composto	8	18 de 1.ª classe e 32 de 2.ª.
72	74	3	» de 2.ª classe.	8	65
75	—	1	» de inspecção.	8	—
76	77	2	» para bagagem e correio.	8	—
78	—	1	» de serviço	8	10
79	—	1	» para doentes	8	12
80	—	1	» para presos	8	16
81	82	2	» para bagagem e correio.	8	—
1 A		1	» de 1.ª classe.	8	40

(1) O carro n. 37 tem 34 logares.
(2) Os carros ns. 56 e 59 têm 34 logares.

BITOLA DE 0m,60

Ramal de Santa Rita

Numero De	Numero A	N.º de carros	Designação	N.º de rodas	Numero de logares
1	2	2	Carros de 2.ª classe	8	35
3	—	1	Carro de 1.ª classe	8	16
4	—	1	Carro para bagagem	8	
5	—	1	Carro composto	8	26 logares, 8 de 1.ª e 18 de 2.ª classe
Total . .		5	Carros diversos		

Ramal Descalvadense

Numero De	Numero A	N.º de carros	Designação	N.º de rodas	Numero de logares
6	7	2	Carro composto	8	8 de 1.ª e 18 de 2.ª classe
8		1	Carro composto	8	8 de 1.ª e 14 de 2.ª classe
9		1	Carro de 2.ª classe	8	24
Total . .		4	Carros diversos		

Vagões

Os quadros seguintes mostram a discriminação destes vehiculos por classes e bitolas:

Bitola de 1m,60

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Vagões cobertos e com compartimento para os guardas	Brasil, officinas	Inglez	4	10.000	7.800	27	1	28	
	» »	Americano	8	20.000	13.500	30	—	30	
	Inglaterra	Inglez	4	10.000	6.600	66	5	71	
	»	Americano	8	20.000	14.000	58	2	60	
	Belgica	Inglez	4	10.000	7.500	45	5	50	
						226	13		239
Vagões cobertos e sem compartimento para os guardas	Brasil, officinas	Inglez	4	10.000	6.300	28	—	28	
	Inglaterra	»	4	10.000	6.200	70	2	72	
	Belgica	»	4	10.000	6.700	48	2	50	
	Inglaterra (vagões de aço)	Americano	8	42.000	17.450	32	—	32	
						178	4		182

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Vagões cobertos	Inglaterra	Inglez	4	10.000	6.200	229	4	233	
	Belgica	»	4	10.000	6.600	29	1	30	
	Brasil, officinas	»	4	10.000	5.300	227	2	229	
	Inglaterra	Americano	6	15.000	10.700	12	—	12	
						497	7		504
Vagões abertos	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.300	83	—	83	
	Belgica	»	4	10.000	5.100	20	—	20	
	Brasil, officinas	»	4	10.000	5.300	160	3	163	
	Inglaterra	Americano	6	15.000	8.500	6	—	6	
	Brasil, officinas	»	6	15.000	8.500	11	—	11	
	Inglaterra	»	8	20.000	11.400	30	—	30	
	Belgica	»	8	20.000	11.850	85	—	85	
	Estados Unidos	»	8	20.000	11.500	30	—	30	
	Brasil, officinas	»	8	20.000	10.500	14	1	15	
						439	4		443
Vagões abertos dara trilhos e madeira	Inglaterra	Inglez	4	10.000	4.700	14	—	14	
	Brasil, officinas	»	4	10.000	4.700	8	—	8	
						22	—		22

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Vagões para animaes	Inglaterra	Inglez	4	10.000	6.900	5	—	5	
	Brasil, officinas	»	4	10.000	6.900	22	1	23	
						27	1		28
Vagões abertos para lenha	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.000	2	—	2	
	Estados Unidos	»	4	10.000	5.450	1	—	1	
	Brasil, officinas	»	4	10.000	6.800	14	1	15	
	» »	»	4	10.000	4.700	3	—	3	
	Belgica	Americano	8	20.000	11.600	5	—	5	
	Brasil, officinas	»	6	18.000	9.000	1	—	1	
						26	1		27
Vagões para gado	Brasil, oficinas	Americano	8	20.000	13.000	20	—	20	
						20	—		20
Vagões para lastro	Brasil, Officinas	Inglez	4	10.000	7.000	5	—	5	
	Inglaterra	»	4	10.000	5.500	12	—	12	
	Estados Unidos	»	4	10.000	5.400	39	—	39	
						56	—		56

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Vagões guindastes	Inglaterra (guindaste a vapor) . . .	Inglez	4	5.000	—	2	—	2	
	»	»	6	10.000	22.530	1	—	1	
	»	»	4	5.000	—	2	—	2	
						5	—		5
Vagões tender do guindaste de Campinas	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.400	1	—	1	
						1	—		1
Carretão para transporte de locomotivas	Brasil, officinas	Americano	8	—	14.270	1	—	1	
						1	—		1
	TOTAL GERAL					1498	30	1527	1528

Bitola de 1m.00

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Raparação	Numero em TOTAL	TOTAL por especie
Vagões cobertos com compartimento para os guardas e com freio Westinghouse	Inglaterra	Americano	8	10.000	6.600	82	5	87	
	Brasil, Companhia Constructora . .	»	8	10.000	6.600	11	2	13	
						93	7		100
Vagões cobertos sem compartimento para os guardas e sem freio Westinghouse	Inglaterra	Americano	8	10.000	6.400	135	5	140	
	Estados-Unidos	»	8	10.000	6.400	159	12	171	
	Belgica (vagões tubulares)	»	8	20·000	8.400	100	—	100	
	Brasil, Companhia Constructora . .	»	8	10.000	6.000	2	—	2	
						396	17		413
Vagões cobertos sem freio Westinghouse	Inglaterra	Americano	8	10.000	5.900	19	2	21	
	Brasil, Companhia Constructora . .	»	8	10.000	6.000	14	—	14	
	Estados-Unidos	»	8	1.000	6.000	70	3	73	
	Belgica (vagões tubulares)	»	8	20.000	7.900	11	—	11	
						114	5		119
Vagões cobertos com freio Westinghouse	Belgica (vagões com estrado de aço).	Americano	8	20.000	9.000	50	—	50	
	Brasil, Companhia Constructora . .	»	8	10.000	5.600	—	1	1	
	Inglaterra	»	8	10.000	5.600	89	1	90	
	Estados unidos	»	8	10.000	6.000	71	4	75	
						210	6		216

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em TOTAL	TOTAL por especie
Vagões cobertos sem freio Westinghouse	Brasil, officinas	Americano	8	10.000	6.000	12	—	12	
	Brasil, Companhia Constructora. .	»	8	10.000	4.600	12	3	15	
	Estados Unidos	»	8	10.000	5.500	60	3	63	
						84	6		90
Vagões para animaes com freio Westinghouse	Estados Unidos	Americano	8	—	7.000	19	—	19	
						19	—		19
Vagões para animaes sem freio Westinghouse	Brasil, officinas	Americano	8	—	--	1	—	1	
	Inglaterra	»	8	—	6.000	6	—	6	
	Estados Unidos	»	8	—	6.600	17	1	18	
	Brasil, officinas	»	8	—	10.940	1	—	1	
						25	1		26
Vagões de soccorro	Inglaterra	Americano	8	—	6.000	1	—	1	
	Estados Unidos	»	8	—	6.400	1	—	1	
						2	—		2
Vagões guindaste	Inglaterra	Americano	8	7.000	—	1	—	1	
						1	—		1
	TOTAL GERAL					944	42		986

Bitola de 0,^{m}60

RAMAL DE SANTA RITA

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em — Serviço	Numero em — Reparação	Numero em — TOTAL	TOTAL por especie
Vagões cobertos	Estados Unidos	Americano	8	5.000	4.200	13	—	13	
						13	—		13
Vagões abertos	Estados Unidos	Americano	8	5.000	3.700	8	—	8	
						8	—		8
Breaks	Estados Unidos	Americano	8	5.000	4.200	2	—	2	
						2	—		2
Vagões para animaes	Estados Unidos, (transformado nas officinas)	Americano	8	—	4.400	1	—	1	
						1	—		1
					Total geral . .	24	—		24

RAMAL DESCALVADENSE

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Vagões abertos	Brasil, Companhia Constructora . . .	Americano	8	5.000	4.200	4	—	4	
	Allemanha (transformado nas officinas) .	„	8	5.000	4.200	2	—	2	
						6	—		6
Vagões abertos	Brasil, Companhia Constructora . . .	Americano	8	5.000	3.700	3	—	3	
						3	—		3
Breaks	Brasil, officinas	Americano	8	5.000	4.200	2	—	2	
						2	—		2
Vagões para animaes	Brasil, officinas	Americano	8	—	4.400	1	—	1	
						1	—		1
					Total geral . .	12	—		12

BITOLA DE $1^{m},60$

Vagões para lenha 4 rodas		Vagões para lenha 8 rodas		Breacks duplos 4 rodas		Vagões cobertos 4 rodas		Vagões abertos 4 rodas		Vagões para trilhos 4 rodas		Vagões para gado 4 rodas		Vagões para lastro 4 rodas		Vagões abertos 8 rodas		Vagões abertos 6 rodas		Breacks 8 rodas		Vagões cobertos 6 rodas		Vagões para gado 8 rodas		Vagões para lenha 6 rodas		Vagões cobertos de aço 8 rodas	
N.º		N.º		N.º		N.º		N.º		N.º		N.º		N.º		N.º		N.º		N.º		N.º		N.º		N.º		N.º	
De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A	De	A
561	—	1322	—	1	2	17	18	3	—	401	414	83	85	551	560	420	—	419	—	34	—	431	—	1423	—	459	—	1502	1533
564	—	1364	—	5	6	20	33	4	—	479	486	146	—	562	563	422	—	421	—	36	—	433	—	1428	—	—	—	—	—
.673	—	1371	—	7	10	35	—	19	—	—	—	148	—	650	672	424	—	423	—	161	—	435	—	1430	1431	—	—	—	—
1402	1416	1374	—	11	12	37	50	51	—	—	—	501	521	674	689	426	—	425	—	529	—	437	—	1433	—	—	—	—	—
1419	1421	1377	—	13	16	52	—	53	56	—	—	524	—	1472	1476	428	—	427	—	816	—	439	—	1436	—	—	—	—	—
—	—	—	—	57	58	59	60	64	—	—	—	526	—	—	—	430	—	429	—	1250	1309	441	—	1438	1440	—	—	—	—
—	—	—	—	61	62	63	—	70	71	—	—	—	—	—	—	432	—	455	—	1447	1471	443	—	1444	—	—	—	—	—
—	—	—	—	65	68	69	—	74	—	—	—	—	—	—	—	434	—	457	—	—	—	445	—	1482	1489	—	—	—	—
—	—	—	—	72	73	86	—	90	—	—	—	—	—	—	—	436	—	461	—	—	—	447	—	1490	1491	—	—	—	—
—	—	—	—	75	82	89	—	93	94	—	—	—	—	—	—	438	—	463	—	—	—	449	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	87	88	102	103	97	101	—	—	—	—	—	—	440	—	465	—	—	—	451	—		—	—	—	—	—
—	—	—	—	91	92	109	—	104	—	—	—	—	—	—	—	442	—	467	—	—	—	453	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	95	96	112	—	107	108	—	—	—	—	—	—	444	—	469	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	105	106	116	—	111	—	—	—	—	—	—	—	446	—	471	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	142	143	121	122	113	115	—	—	—	—	—	—	448	—	473	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	164	165	124	—	117	120	—	—	—	—	—	—	450	—	475	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	167	170	126	—	123	—	—	—	—	—	—	—	452	—	477	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	306	309	128	—	125	—	—	—	—	—	—	—	454	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	357	392	130	—	127	—	—	—	—	—	—	—	456	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	395	400	160	—	129	—	—	—	—	—	—	—	458	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	417	418	166	—	131	139	—	—	—	—	—	—	460	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	522	523	171	200	140	141	—	—	—	—	—	—	462	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	600	623	301	302	144	145	—	—	—	—	—	—	464	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	625	627	304	305	147	—	—	—	—	—	—	—	466	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	636	637	345	356	149	151	—	—	—	—	—	—	468	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	642	643	393	394	153	159	—	—	—	—	—	—	470	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	644	645	415	—	162	163	—	—	—	—	—	—	472	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	760	799	525	—	201	300	—	—	—	—	—	—	474	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	871	888	527	528	303	—	—	—	—	—	—	—	476	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1062	1077	530	550	310	344	—	—	—	—	—	—	478	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1080	1161	565	599	416	—	—	—	—	—	—	—	1202	1231	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1238	1249	628	635	487	500	—	—	—	—	—	—	1312	1321	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	638	641	624	—	—	—	—	—	—	—	1323	1363	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	646	649	949	—	—	—	—	—	—	—	1365	1370	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	690	759	1037	—	—	—	—	—	—	—	1372	1373	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	800	815	1078	1079	—	—	—	—	—	—	1375	1376	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	817	870	1162	1201	—	—	—	—	—	—	1378	1401	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	889	948	1310	1311	—	—	—	—	—	—	1422	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	950	1036	1417	1418	—	—	—	—	—	—	1424	1427	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1038	1061	1477	1481	—	—	—	—	—	—	1429	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1232	1237	—	—	—	—	—	—	—	—	1432	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1434	1435	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1437	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1441	1443	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1445	1446	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21		5		299		492		266		22		28		56		160		17		90		12		20		1		32	

Total geral . . . 1521

Os vagões 1502 a 1533 são construidos de aço.

Os vagões n.º 110, os guindastes e o carretão para transporte de locomotivas não figuram no quadro acima.

Bitola de 1.^{m}00

Vagões abertos 8 rodas		Vagões para animaes 8 rodas		Vagões cobertos com compartimentos para guarda 8 rodas		Vagões cobertos 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração		Numeração	
De	A	De	A	De	A	De	A
1	8	83	88	26	33	9	25
49	54	314	348	45	48	34	44
55	64	499	500	70	78	65	69
89	103	934	—	622	641	79	82
159	188	985	—	722	741	104	158
289	313	—	—	762	791	189	288
439	492	—	—	812	821	344	438
493	498	—	—	—	—	602	621
501	511	—	—	—	—	642	721
512	601	—	—	—	—	742	761
933	—	—	—	—	—	792	811
935	984	—	—	—	—	822	921
—	—	—	—	—	—	922	932
306		45		101		533	
Total geral 935.							

Os vagões ns. 822 a 932 são tubulares; os ns. 411 e 783 são de soccorro e o vagão guindaste não tem numeração, não figurando por isso na relação acima.

O vagão para animaes n.º 934 era da bitola de 1,^{m}60, sob o n.º 29, e serve para a baldeação de gado da bitola de 1,^{m}00 para a de 1,^{m}60.

Os vagões ns, 935 a 984 têm estrado de aço.

BITOLA DE 0,^{m}60

Ramal de Santa Rita

Vagões abertos 8 rodas		Vagões para animaes 8 rodas		Vagões cobertos 8 rodas		Breaks 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração		Numeração	
De	A	De	A	De	A		
1	8	9		11	23	10 24	
8		1		13		2	
Total geral 24							

Ramal Descalvadense

Vagões abertos 8 rodas		Vagões para animaes 8 rodas		Vagões cobertos 8 rodas		Breaks 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração		Numeração	
De	A	De	A	De	A	De	A
1	3	9		4 12	8	10	11
3		1		6		2	
Total geral 12							

Em 31 de Dezembro era o seguinte o estado dos carros, vagões, guindastes e carretão para transporte de locomotivas:

Bitolas	Designação	Carros	Vagões	Guindastes	Carretão para transporte de locomotivas	Total
Bitola de 1m,60	Em serviço, inclusive o vagão n. 110	82	1492	5	1	1580
	Em reparação	9	30	—	—	39
	Total	91	1522	5	1	1619
Bitola de 1m,00	Em serviço	76	943	1	—	1020
	Em reparação	7	42	—	—	49
	Total	83	985	1	—	1069
Santa Rita	Em serviço	5	24	—	—	29
	Em reparação	—	—	—	—	—
	Total	5	24	—	—	29
Descalvadense	Em serviço	4	12	—	—	16
	Em reparação	—	—	—	—	—
	Total	4	12	—	—	16

Todos os vagões da bitola de $1^m,60$, menos os guindastes, o carretão para transporte de locomotivas e o vagão n. 110, têm freio automatico ou encanamento, dos quaes 664 munidos de cylindros, como mostra o quadro seguinte:

Classificação	Numero de rodas	Numero de vagões	Com encanamentos	Com cylindros
Vagões para lenha	6	1	1	—
„ „ „	4	21	12	9
„ „ „	8	5	5	—
„ cobertos	4	492	474	18
„ abertos	4	266	189	77
„ para trilhos	4	22	22	—
„ „ gado	4	28	—	28
„ „ „	8	20	5	15
„ abertos	6	17	17	—
„ cobertos	6	12	12	—
„ para lastro	4	56	44	12
„ abertos	8	160	76	84
Breacks duplos	4	299	—	299
„ cobertos	8	90	—	90
Vagões de aço	8	32	—	32

Tracção

Bitolas de $1^m,60$, $1^m,00$ e $0^m,60$.

O percurso das locomotivas em 1909 foi de 4.570.503 kilometros, não incluindo 35.509 kilometros percorridos pelas locomotivas da bitola de $1^m,00$ nos. 3 [1], 7, 8, 11, 13 e 15.

O quadro seguinte discrimina esse percurso por bitolas e trens, comparando com os percursos de 1908 e 1907:

[1]) Locomotiva vendida á E. de F. de Araraquara.

Bitolas		Em serviço do trafego: Trens de passageiros	Trens mixtos	Trens de cargas	Trens de gado	Em manobras e reservas	Em serviço da linha: Trens de lastro	Total por bitola
Bitola de 1m,60	1909	504.458	78.067	635.602	9.614	890.348	24.183	2.142.272
	1908	507.704	78.050	516.303	1.472	712.620	12.177	1.828.326
	1907	473.015	46.922	530.792	—	717.006	12.020	1.779.755
Bitola de 1m,00	1909	582.177	188.783	1.033.021	41.024	493.345	20.685	2.359.035
	1908	557.733	191.868	847.648	1.640	458.659	16.528	2.074.076
	1907	557.762	188.126	800.999	—	423.649	24.361	1.994.897
Bitola de 0m,60 — Ramal de Sta. Rita	1909	19.953	—	16.362	—	10.687	1.192	48.194
	1908	20.161	—	16.670	—	11.514	230	48.575
	1907	20.116	—	15.042	—	13.505	336	48.999
Bitola de 0m,60 — Ramal Descalvadense	1909	112	10.220	4.056	—	6.142	472	21.002
	1908	28	10.240	1.766	—	7.261	42	19.337
	1907	588	10.248	3.774	—	6.632	—	21.242
Total por trem e geral	1909	1.106.700	277.070	1.689.041	50.638	1.400.522	46.532	4.570.503
	1908	1.085.626	280.158	1.382.387	3.112	1.190.054	28.977	3.970.314 [1]
	1907	1.051.481	245.296	1.350.607	—	1.160.792	36.717	3.844.893

[1]) Não estão incluidos 33.051 kilometros durante a construcção do prolongamento da linha de Bebedouro a Barretos.

O quadro seguinte mostra quantas locomotivas estiveram em serviço e quaes os seus percursos totaes e maximos em 1909, 1908 e 1907:

Percurso	N.º de locomotivas			Percursos — Total			Percursos — Maximo de uma locomotiva			Numero da locomotiva que fez o percurso maximo em 1909
	1909	1908	1907	1909	1908	1907	1909	1908	1907	
Bitola de 1m,60										
De 100 a 10000 . .	5	6	7	38480	26883	47210	9762	9499	9849	10
De 10000 a 20000 . .	16	9	15	258676	133332	217556	19536	18314	19970	23
De 20000 a 30000 .	15	23	24	379913	573700	617699	29742	29950	29868	30
De 30000 a 40000 . .	11	16	13	387923	551780	445468	39668	38751	39718	45
De 40000 a 50000 . .	12	3	5	533130	128746	220664	49621	45996	48110	33
Superior a 50000 . .	9	7	4	544150	413885	231158	67772	69712	63968	68
Bitola de 1m,00										
De 10000 a 20000 . .	2	5	3	31028	84894	52522	17129	19798	19280	4
De 20000 a 30000 . .	9	7	11	219835	181256	279799	28847	29007	29532	41
De 30000 a 40000 . .	14	32	32	509117	1128286	1141418	39669	39987	39897	45
De 40000 a 50000 . .	28	16	12	1281157	679640	521158	49480	47686	47556	12
Superior a 50000 . .	6	—	—	317898	—	—	57501	—	—	38
Bitola de 0m,60										
De 1000 a 5000 . .	2	1	1	5840	3356	4952	3442	3356	4952	3
De 5000 a 10000 . .	2	3	2	17200	20161	17393	8849	9021	9336	6
De 10000 a 15000 . .	1	2	3	12107	25177	31741	12107	12984	11061	2
Superior a 15000 . .	2	1	1	34049	19218	16155	17362	19218	16155	7

Os percursos médios das locomotivas de trens de passageiros e de cargas, referidos somente ao serviço de tracção de trens, excluindo-se os correspondentes ás manobras nas estações, foram:

Designação das locomotivas	BITOLA DE 1m,60			BITOLA DE 1m,00		
	1909	1908	1907	1909	1908	1907
Locomotivas de trens de passageiros	27223	26678	24596	35703	31900	32103
« de trens de cargas	22904	17345	16606	31967	29684	30393

Os quadros seguintes mostram os percursos médios e totaes das locomotivas classificadas pelas dimensões dos seus elementos principaes:

Designação das locomotivas	N.° de locomotivas			Percurso					
				TOTAL			MÉDIO		
	1909	1908	1907	1909	1908	1907	1909	1908	1907
Bitola de 1m,60									
Locomotivas de trens de passageiros									
1 a 4	4	4	4	32936	35139	32220	8234	8785	8055
9 a 11.	3	3	3	43740	31625	32416	14580	10542	10805
22	1	1	1	9012	9584	14234	9012	9534	14234
24 a 26	3	3	3	161854	178888	139656	53951	59629	46552
38 a 41 e 48 a 50	7	7	7	186572	192307	182235	26653	27472	26033
68 e 69	2	2	2	110344	86076	91136	55172	43038	45568
Locomotivas de trens de cargas									
5 a 8 (1).	4	4	4	3931	1763	7717	1965	441	1929
12 a 15	4	4	4	25878	15658	16863	6469	3914	4216
17 e 18	2	2	2	20298	1746	2838	10149	873	1419
19 a 21	3	3	3	52151	21547	21331	17384	7182	7110
27 a 29 e 33 a 37	8	8	8	223563	167492	177150	27945	20937	22144
42 a 47 e 51 a 57	10	10	10	294243	270154	235908	29424	27015	23591
58 a 63	6	6	6	215457	163420	152618	35909	27236	25436
70 e 71 (2)	2	—	—	11926	—	—	5963	—	—

Designação das locomotivas	N.º de locomotivas			Percurso					
				TOTAL			MÉDIO		
	1909	1908	1907	1909	1908	1907	1909	1908	1907
BITOLA DE 1m,00									
Locomotivas de trens de passageiros									
6 a 13 ([3])	7	8	8	179767	227143	229308	25681	27143	28663
14 e 15	2	2	2	60546	60744	61086	30273	30372	30543
24	1	1	1	19372	15828	15235	19372	15828	15235
28 a 30 e 35 a 40	9	9	9	409448	339618	325550	45494	37735	36172
60 a 62	3	3	3	116326	100363	107202	38775	33454	35734
Locomotivas de trens de cargas									
1 e 2	2	2	—	72216	29332	—	36108	14666	—
3 a 5	3	3	3	15[illegible]13	73840	68923	5271	24613	22974
16 a 19, 21 a 23 e 26	8	8	8	295533	2609[illegible]6	258974	36941	32623	32372
25, 31 a 34 e 41 a 52	17	17	17	629314	529591	537154	37018	31152	31597
53 a 55	3	3	3	113417	85837	77135	37806	28612	25711
3 a 6	4	—	—	56472	—	—	14118	—	—

[1]) Em 1909 a locomotiva n. 7 esteve nas officinas para ser transformada em locomotiva de manobras e a n 8 foi excluida do quadro de locomotivas.

[2]) As locomotivas ns. 70 e 71 da bitola de 1m,60 e ns. 3, 4, 5 e 6 estão incluidas nas locomotivas de trens de cargas, porque só fizeram serviço de cargas, estando em regimem de experiencia.

[3]) Em 1909 as locomotivas deste typo que estavam em serviço foram as ns. 7, 8 e 10 a 13

Os percursos totaes das bitolas de 1,m60, desde 1890, e 1,m00, desde 1897, foram os seguintes:

Annos	Percursos na bitola de 1,m60	Mais	Menos	Percurso na bitola de 1,m00	Mais	Menos
1890	751.376					
1891	1.037.749	286.373				
1892	1.106.305	68.566				
1893	1.283.674	177.369				
1894	1.348.769	65.095				
1895	1.475.300	126.531				
1896	1.656.949	181.649				
1897	1.692.831	35.882		1.313.362		
1898	1.586.260	. . . . .	106.412	1.260.960	. . . . .	52.402
1899	1.593.544	7.125		1.236.163	. . . . .	24.797
1900	1.585.200	. . . . .	8.344	1.265.456	29.293	
1901	1.742.639	157.439		1.547.861 (1)	282.405	
1902	1.691.082	. . . . .	51.557	1.701.470 (1)	153.609	
1903	1.629.273	. . . . .	61.809	1.767.102 (1)	65.632	
1904	1.645.800	16.527		1.775.890 (1)	8.778	
1905	1.625.158	. . . . .	20.642	1.669.913 (1)	. . . . .	105.977
1906	1.720.916	95.758		1.818.463	148.550	
1907	1.779.755	58.839		1.994.897	176.434	
1908	1.828.326	48.571		2.107.127 (1)	112.230	
1909	2.142.272	313.946		2.394.544 (1)	287.417	

1) Estão incluidos os percursos das locomotivas em serviço da construcção da Linha.

Percurso de vehiculos

O percurso total de carros e vagões, tanto no serviço do Trafego como no da Linha, attingio em 1909 a 70.674.202 kilometros contra 57.704.893 kilometros em 1908 e 55.534.919 em 1907.

O quadro seguinte discrimina esse percurso por especie de vehiculos e por bitola:

Bitola de	Percurso de carros			Percurso de vagões			Percurso total por bitoia		
	1909	1908	1907	1909	1908	1907	1909	1908	1907
1,m60	6.751.732	6.247.806	5.850.089	21.434.304	17.680.946	18.451.966	28.186.036	23.928.752	24.302.055
1,m00	6.145.148	5.680.792	5.477.598	35.868.372	27.658.182	25.327.242	42.013.520	33.338.974	30.804.840
0,m60 Ramal Santa Rita.	125.334	125.652	126.524	247.286	226.204	201.580	372.620	351.856	328.104
0,m60 „ Descalvadense.	36·598	36.052	36.334	65.428	49.259	63.586	102.026	85.311	99.920
Total por especie de vehiculo e total geral . .	13.058.812	12.090.302	11.490.545	57.615.390	45.614.591	44.044.374	70.674.202	57.704.893	55.534.919

Nos percursos dos vehiculos da bitola de 1,m60 estão incluidos os percursos dos carros e vagões da Companhia Paulista nas linhas da São Paulo Railway.

O quadro seguinte mostra os percursos dos vehiculos C. P. nas linhas da S. P. R.; dos vehiculos S. P. R. nas linhas da C. P. e dos vehiculos C. P. e S. P. R. nas linhas da C. P.

Especificação	Percurso de carros			Percurso de vagões		
	1909	1908	1907	1909	1908	1907
Vehiculos C. P. nas linhas da São Paulo Railway	1.329.642	1.277.608	1.239.230	8.287.482	7.243.880	7.918.234
Vehiculos S. P. R. nas linhas da Companhia Paulista	1.494.978	1.616.530	1.409.154	11.218.566	8.106.304	7.345.002
Vehiculos C. P. e S. P. R. nas linhas da Companhia Paulista . . .	6.917.068	6.586.728	6.020.013	24.365.388	18.543.370	17.878.734

Os mezes de maior percurso nas diversas linhas, foram:

Annos	Mezes	Bitola de 1,m60 — Vehiculos C. P. e S. P. R.	Bitola de 1,m00	Bitola de 0,m60	
				Ramal de Santa Rita	Ramal Descalvadense
1909	Julho	—	—	48.012	—
,,	Setembro . . .	3.842.679	—	—	—
,,	Outubro . . .	—	5.657.944	—	12.734
1908	Agosto	—	—	47.862	—
,,	Outubro . . .	3.068.108	3.864.046	—	—
,,	Novembro . . .	—	—	—	8.344
1907	Janeiro . . .	2.541.589	—	—	13.784
,,	Outubro . . .	—	3.268.346	—	—
,,	Novembro . . .	—	—	32.006	—

Conducção de trens

A despesa total com esta verba foi em 1909 de 2.060:554$712, despesa esta superior ás de 1908 e 1907. O quadro seguinte mostra porem, que, quando referida ás unidades de trabalho usuaes, essa despesa foi a menor em 1909.

Bitolas de 1,m60, 1,m00, e 0,m60

Annos	Pessoal			Material			Total		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
1909	$217	$162	$010	$387	$289	$018	$604	$451	$028
1908	$237	$176	$012	$414	$306	$021	$651	$482	$033
1907	$237	$175	$012	$443	$327	$023	$680	$502	$035

A despesa de "Conducção de trens" distribuida por bitola é detalhada em seguida.

Bitolas de 1,m60 e 0,m60

Pessoal

DESIGNAÇÃO	Em 1909	Em 1908	Differença em 1909
Machinistas, foguistas, limpadores e pessoal para a conservação do material da Tracção.	374:282$650	368:711$370	+ 5:571$280
Reparação de caixas de agua, encanamentos e accessorios.	2:264$340	3:813$010	— 1:548$670
Collocação de grelhas, guarda fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço	4:914$050	5:377$000	— 462$950
Lubrificação de vehiculos. .	2:532$240	4:019$380	— 1:487$140
	383:993$280	381:920$760	+ 2:072$520

Material

DESIGNAÇÃO	Em 1909	Em 1908	Differença em 1909
Carvão	200:486$690	251:587$250	— 51:100$560
Lenha	561:633$425	456:148$050	+105:485$375
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para lubrificação de vehiculos	30:516$813	33:011$502	— 2:491$689
Estopa	5:994$945	7:696$437	— 1:701$492
Materiaes gastos em reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios.	5:365$211	5:977$560	— 612$349
Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas; tijolos para guarda-fogo; grelhas; gaxetas; vidros de indicadores; pharóes; enchimentos para caixas; lã de Berlim, etc.	36:013$502	33:973$546	+ 2:039$956
	840:010$586	788:394$345	+ 51:616$241

Em 1909 foi de 1.224:003$866 e em 1908 de 1.170:315$105 a despesa com a verba "Conducção de trens" nas bitolas de 1.m 60 e 0.m 60, accusando um augmento em 1909 de.. 53:688$761. O consumo de combustivel em 1909 foi superior ao de 1908, influindo para este resultado o augmento de 17 % no percurso de locomotivas e a falta de lenha de bôa qualidade nos mezes de safra. A gratificação concedida aos machinistas e foguistas de trens de cargas elevou esta verba de mais 4:280$797.

O numero de empregados foi augmentado com o pessoal dos trens de empedramento da linha e mixto do ramal de Sta. Veridiana e com as turmas de empilhadores de lenha.

O serviço de empilhamento de lenha, que no anno de 1908 era feito com o auxilio das turmas de conservação da linha, passou a ser feito, em 1909, com pessoal da tracção.

Os quadros e diagrammas seguintes mostram as despesas em quantidade e em dinheiro com combustivel, lubrificante e estopa, cujos preços médios foram os seguintes em 1909 e em 1908:

Materiaes	Bitola de 1,m60			Ramal de Santa Rita			Ramal Descalvadense		
	1909	1908	Differença em 1909	1909	1908	Differença em 1909	1909	1908	Differença em 1909
1 tonelada de carvão. .	32$364	44$480	—12$116	—	—	—	—	—	—
1 metro cubico de lenha.	2$828	2$950	— $122	2$794	2$962	— $168	2$991	3$011	— $020
1 litro de oleo.	$411	$474	— $063	$433	$611	— $178	$446	$561	— $115
1 kilogramma de estopa.	$455	$512	— $057	$459	$510	— $051	$462	$509	— $047

O consumo combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e vehiculos foi:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. em kgs.	Importancia em réis	Quant. em m.³	Importancia em réis	Quant. em litros	Importancia em réis	Quant. em kgs.	Importancia em réis
1909	Locom. serviço de trens.	6213590	200:483$290	197394	551:904$560	54509,50	22:395$430	12737,50	5:800$595
	Locom. serviço de lastro.	494754	16:622$520	17403	55:539$620	4957,00	2:031$108	304,00	134$280
	Total	6708344	217:105$810	214797	607:444$180	59466,50	24:426$538	13041,50	5:934$875
	Vehiculos	—	—	—	—	17440,00	5:894$196	293,00	134$930
	Total geral. . .	6708344	217:105$810	214797	607:444$180	76906,50	30:320$734	13334,50	6.069$805
1908	Locom. serviço de trens.	5656039	251:537$250	150956	445:418$020	46810,50	24:098$212	14569,50	7:465$877
	Locom. serviço de lastro.	9680	477$700	702	2:002$650	304,00	144$579	79,50	40$615
	Total	5665719	252:014$950	151658	447:420$670	47114,50	24:242$791	14649,00	7:506$492
	Vehiculos	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	17369,00	6:365$643	266,50	140$640
	Total geral. . .	5665719	252:014$950	151658	447:420$670	64483,50	30:608$434	14915,50	7:647$132

A comparação dos dois ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. em kgs.	Importancia em réis	Quant. em m.³	Importancia em réis	Quant. em litros	Importancia em réis	Quant. em kgs.	Importancia em réis
Differença em 1909	Locomotivas	+1042625	—34:909$140	+ 63139	+160:023$510	+12352,00	+ 183$747	− 1607,50	− 1:571$617
	Vehiculos	—	—	—	—	+ 71,00	− 471$447	+ 26,50	− 5$710
	Total geral	+1042625	—34:909$140	+ 63139	+160:023$510	+12423,00	− 287$700	− 1581,00	− 1:577$327

Por locomotiva.kilometro e vehiculo-kilometro as despesas e o consumo foram:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. em kgs.	Importancia em réis	Quant. em m.³	Importancia em réis	Quant. em litros	Importancia em réis	Quant. em kgs.	Importancia em réis
1909	Locomotiva-kilometro	3,13	$101	0,10026	$283	0,02775	$011	0,0060	$002
1908	„ „	3,09	$137	0,08294	$244	0,02576	$013	0,0081	$004
1909	Mais	0.04	—	+0,01732	+ $039	+0,00199	—	—	—
	Menos	—	$036	—	—	—	$002	0,0031	$002
1909	Vehiculo kilometro	—	—	—	—	0,000557	$00018	0,0000093	$000004
1908	„ „	—	—	—	—	0,000691	$00025	0,0000105	$000005
1909	Mais	—	—	—	—	—	—	—	—
	Menos	—	—	—	—	−0,000134	$00007	0,0000012	$000001

Bitola de 0m,60

RAMAL DE SANTA RITA

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e vehiculos foi:

Annos	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
		Quantidade em kgs.	Importancia em réis	Quantidade em ms.³	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kgs.	Importancia em réis
1909	Locomotivas . .	—	—	2616	7:308$734	609,50	267$939	284	130$400
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	210,00	124$200	30	14$600
	Total. .	—	—	2616	7:308$734	829,50	392$139	314	145$000
1908	Locomotivas . .	—	—	2801	8:296$330	584,50	347$526	305	155$420
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	200,00	132$400	—	—
	Total. .	—	—	2801	8:296$330	784,50	479$926	305	155$420

A comparação dos dois ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Annos	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
		Quantidade em kgs.	Importancia em réis	Quantidade em ms.³	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kgs.	Importancia em réis
Differença em 1909	Locomotivas . .	—	—	— 185	— 987$596	+ 35	— 79$587	— 21	— 25$020
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	+ 10	— 8$200	+ 30	+ 14$600
	Total. .	—	—	— 185	— 987$596	+ 45	— 87$787	+ 9	— 10$420

Por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro as despezas e o consumo foram:

Annos	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
		Quantidade em kgs.	Importancia em réis	Quantidade em ms.³	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kgs.	Importancia em réis
1909	Locomotiva-kilom.	—	—	0,054	$151	0,012	$005	0,005	$002
1908	« »	—	—	0,057	$171	0,012	$007	0,006	$003
1909 {	Mais.	—	—	—	—	—	—	—	—
	Menos	—	—	0,003	$020	—	$002	0,001	$001
1909	Vehiculo-kilom. .	—	—	—	—	0,0005	$0003	0,00008	$,00004
1908	» » .	—	—	—	—	0,0006	$0004	—	—
1909 {	Mais.	—	—	—	—	—	—	0,00008	$,00004
	Menos	—	—	—	—	0,0001	$0001	—	—

BITOLA DE 0,^{m}60

Ramal Descalvadense

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e vehiculos foi:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. por kgs.	Importancia em réis	Quant. ms³	Importancia em réis	Quant. em litros	Importancia em réis	Quant. por kgs.	Importancia em réis
1909	Locomotivas . .	230	3$400	969	2:898$016	320	142$842	148	68$450
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	40	24$000	8	4$000
	Total. . .	280	3$400	969	2:898$016	360	166$842	156	72$450
1908	Locomotivas . .	1.000	50$000	823	2:478$080	303	169$818	160	82$170
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	160	117$200	—	—
	Total. . .	1.000	50$000	823	2:478$080	463	287$018	160	82$170

A comparação dos dois ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. por kgs.	Importancia em réis	Quant. ms³	Importancia em réis	Quant. em litros	Importancia em réis	Quant. por kgs.	Importancia em réis
Diff. em 1909	Locomotivas . .	— 770	— 46$600	+ 146	+ 419$936	+ 17	— 26$976	— 12	— 13$720
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	— 120	— 93$200	+ 8	+ 4$000
	Total. . .	— 770	— 46$600	+ 146	+ 419$936	— 103	— 120$176	— 4	— 9$720

Por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro as despesas e o consumo foram:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. por kgs.	Importancia em réis	Quant. ms³	Importancia em réis	Quant. em litros	Importancia em réis	Quant. por kgs.	Importancia em réis
1909	Locomot. kilom. .	0,01	$001	0,046	$137	0,015	$006	0,007	$003
1908	» »	0,05	$003	0,043	$090	0,015	$009	0,008	$004
1909	Mais	—	—	+ 0,003	+ $047	—	—	—	—
	Menos	0,04	$002	—	—	—	$003	0,001	$001
1909	Vehiculo kilom. .	—	—	—	—	0,00039	$0002	0,0008	$00003
1908	» »	—	—	—	—	0,00187	$0013	—	—
1909	Mais	—	—	—	—	—	—	0,0008	$00003
	Menos	—	—	—	—	0,00148	$0011	—	—

Bitola de 1m, 60

O quadro seguinte mostra o numero médio de vehiculos rebocados e o consumo de materiaes por typo de locomotiva:

Numero das Locomotivas	Typo das locomotivas	Numero médio de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico médio			
			Carvão em kilogrs.	Lenha em metros³	Oleo em litros	Estopa em kilogrs.
1 a 4	Passageiros	7,25	5,78	—	0,016	0,003
5 e 6	Cargas	11,20	6,21	—	0,029	0,003
9 a 11	Passageiros	6,26	6,53	—	0,023	0,001
12 a 15	»	10,66	7,10	—	0,020	0,003
17 e 18	Cargas	18,25	13,30	—	0,037	0,002
19 a 21	»	17,90	11,91	—	0,029	0,001
22	Passageiros	8,49	8,02	—	0,027	0,002
23	Manobras	—	—	0,084	0,026	0,002
24 a 26	Passageiros	9,83	6,49	—	0,014	0,001
27 a 29 e 33 a 37	Cargas	17,02	—	0,121	0,026	0,002
30 a 32	Manobras	—	—	0,093	0,019	0,001
38 a 41	Passageiros	11,02	8,04	—	0,028	0,001
42 a 47	Cargas	30,50	—	0,188	0,040	0,001
48 a 50	Passageiros	10,23	7,35	—	0,025	0,001
51 a 53	Manobras	—	—	0,109	0,018	0,001
54 a 57	Cargas	30,41	—	0,189	0,045	0,002
58 a 63	»	29,29	—	0,170	0,034	0,001
64 a 67	Manobras	—	—	0,098	0,021	0,001
68 a 69	Passageiros	19,98	10,09	—	0,022	0,001
70 e 71	»	26,83	18,63	—	0,067	0,002

Bitola de 1m.60 e 0m.60

As despesas por conta de "Conducção do trens" referidas ás unidades de trabalho foram as seguintes em 1909 e 1908:

ANNOS	Pessoal			Material			TOTAL		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
Em 1909.	$266	$174	$012	$581	$379	$026	$847	$553	$038
Em 1908.	$311	$201	$015	$643	$416	$031	$954	$617	$046
1909 Mais	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1909 Menos	$045	$027	$003	$062	$037	$005	$107	$064	$008

BITOLA DE 1m,00

As despesas com "Conducção de trens" nas linhas da Secção Rio Claro attingiram em 1909 a 836:550$846 e em 1908 a 744:368$010, como mostram os quadros abaixo:

Pessoal

Designação	Em 1909	Em 1908	Diferença em 1909
Machinistas. foguistas, limpadores e pessoal para a conservação do material da Tracção.	342:019$390	308:004$010	+ 34:015$380
Reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios.	11:490$130	4:024$030	+ 7:466$100
Collocação de grelhas, gurdafogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço.	814$100	1:485$700	— 671$600
Lubrificação de vehiculos .	2:265$350	2:390$000	— 124$650
	356:588$970	315:903$740	+ 40:685$230

Material

Designação	Em 1909	Em 1908	Differença em 1909
Carvão	680$000	1:075$000	— 395$000
Lenha	418:915$257	374:309$120	+ 44:606$137
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para a lubrificação de vehiculos	32:058$783	27:948$459	+ 4:110$324
Estopa.	7:489$275	7:758$696	— 269$421
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua, encanamentos e accessorios . .	7:533$523	5:254$464	+ 2:279$059
Materiaes diversos de uso corrente para locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxeta, vidros para indicadores de nivel, pharoes, enchimentos para caixas, lã de Berlim etc.	13:285$038	12:118$531	+ 1:166$507
	479:961$876	428:464$270	+ 51:497$606

Na bitola de 1.m00, para melhor aproveitamento do material rodante, foi, em 1909, augmentado o percurso diario das locomotivas e vehiculos, o que obrigou a manter nos depositos maior numero de empregados para a conservação do material. Foi tambem necessario augmentar o numero de empregados de locomotivas para o serviço do trecho de linha de Bebedouro a Barretos.

O maior consumo de material era inevitavel em vista do grande augmento de kilometragem.

Os quadros e diagrammas que seguem mostram as despesas totaes e por unidade de trabalho em quantidade e em dinheiro em 1909 e 1908 e a comparação desses dados em diversos annos.

Esses materiaes tiveram os seguintes preços médios:

	Em 1909	Em 1908	Differença em 1909
1 tonelada de carvão .	35$142	50$000	— 14$858
1 metro cubico de lenha	2$577	2$569	+ $008
1 litro de oleo . . .	$419	$426	— $007
1 kilo de estopa . . .	$459	$510	— $051

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa foi:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. em kgs.	Importancia em réis	Quant. em ms².	Importancia em réis	Quant. em litros	Importancia em réis	Quant. em kgs.	Importancia em réis
1909	Locom. em serviço dos trens	19350	680$000	162706	418:915$257	59484,5	24:871$987	16345,25	7:489$275
	„ „ „ e lastro.	—	—	10046	26:266$463	3123,5	1:353$810	984,25	463$090
	Total.	19350	680$000	172752	445:181$720	62608,0	26:225$797	17329,50	7:952$365
	Vehiculos.	—	—	—	—	17376,0	6:591$301	76,0	33$050
	Total geral.	19350	680$000	172752	445:181$720	79984,0	32:817$098	17405,50	7:985$415
1908	Locom. em serviço dos trens	22700	1:135$000	145532,5	374:249$120	46728,0	20:988$812	15194,0	7:758$696
	„ „ „ e lastro.	—	—	9258,0	23:506$850	2823,5	1:285$002	864,0	436$159
	Total.	22700	1:135$000	154790,5	397:755$970	49551,5	22:273$814	16058,0	8:194$855
	Vehiculos.	—	—	—	—	17010,0	6:086$511	64,0	32$160
	Total geral.	22700	1:135$000	154790,5	397:755$970	66561,5	28:360$325	16122,0	8:227$015

A comparação dos dois ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. em kgrs.	Importancia em réis	Quant. em ms.²	Importancia em réis	Quant. em litros	Importancia em réis	Quant. em kgrs.	Importancia em rèis
Diff. em 1909	Locomotivas . .	— 3350	— 455$000	+17961,50	+47:425$750	+13056,50	+ 3:951$983	+ 1271,5	— 242$490
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	+ 366,00	+ 504$790	+ 12,0	+ $890
	Total. . .	— 3350	— 455$000	+17961,50	+47:425$750	+13422,50	+ 4:456$773	+1283,50	— 241$600

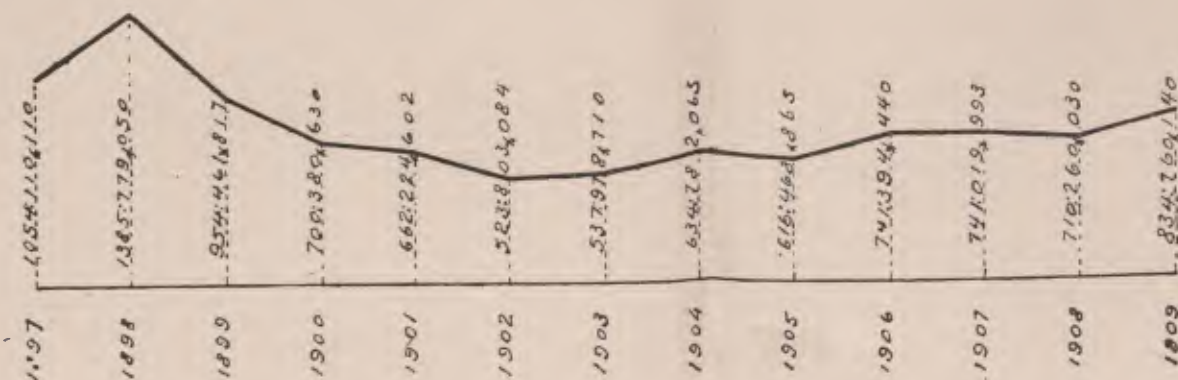
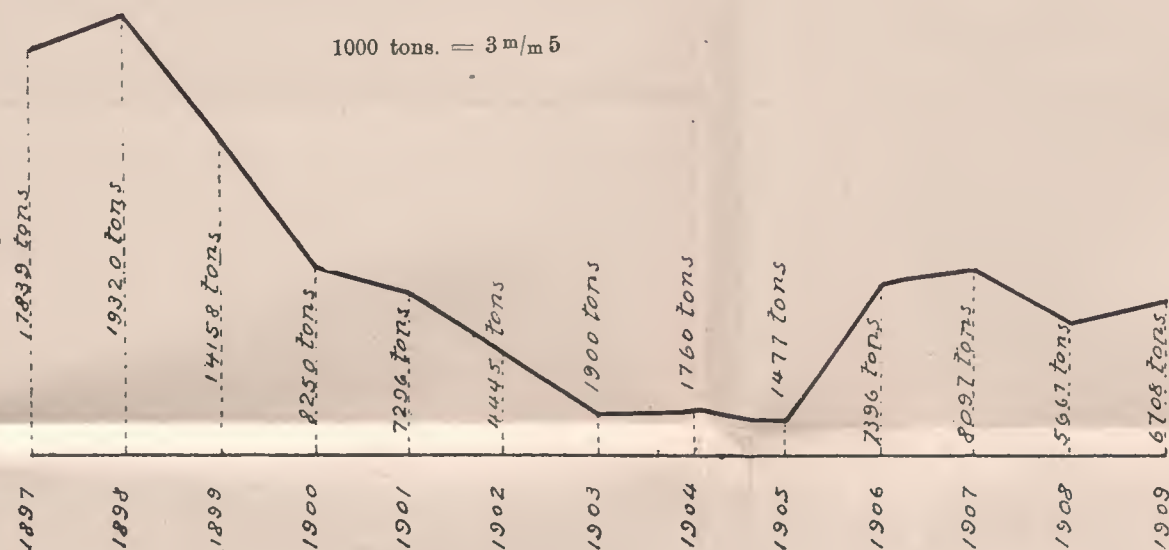
Por unidade de trabalho as despesas e consumo foram:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. em kgrs.	Importancia em réis	Quant. em ms.²	Importancia em réis	Quant. em litros	Importancia em réis	Quant. em kgrs.	Importancia em réis
1909	Locom. kilometros	0,008	$0003	0,0732	$189	0,026	$011	0,0073	$003
1908	„ „	0,011	$0005	0,0746	$191	0,024	$011	0,0077	$004
1909	Mais.	—	—	—	—	0,002	—	—	—
	Menos	0,003	$0002	0.0014	$002	—	—	0,0004	$001
1909	Vehiculos kiloms.	—	—	—	—	0,0005	$00018	0,0000020	$0000009
1908	„ „	—	—	—	—	0,0005	$00018	0,0000019	$0000009
1909	Mais.	—	—	—	—	—	—	0,0000001	—
	Menos	—	—	—	—	—	—	—	—

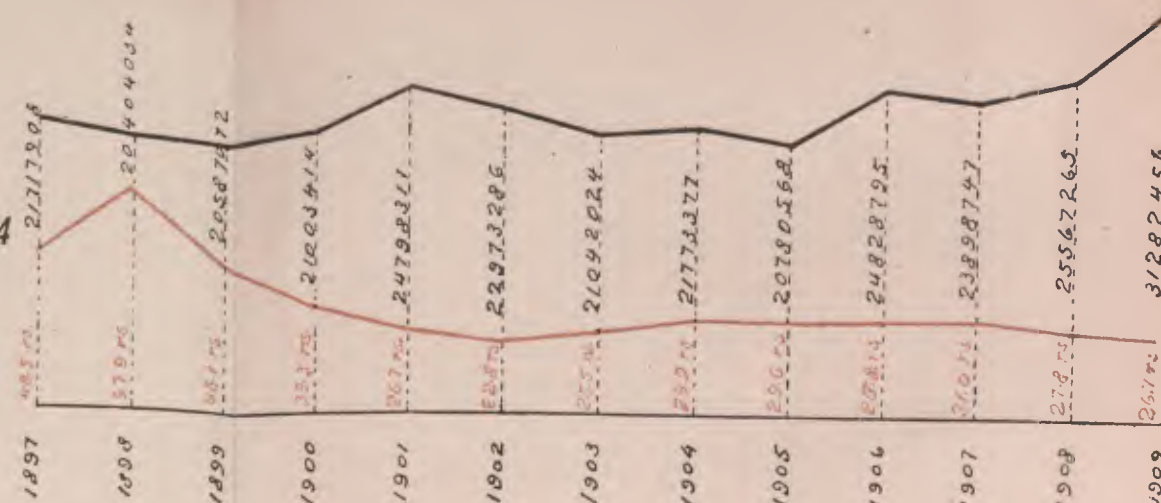
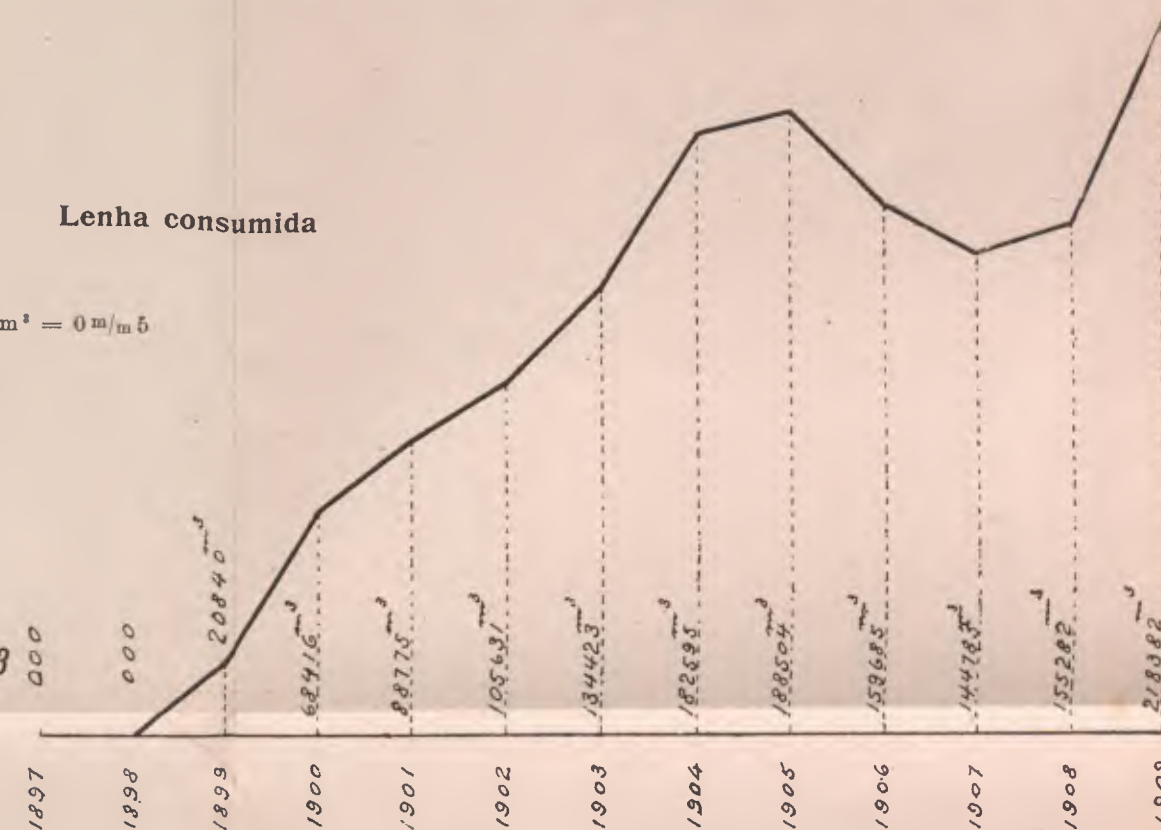
O consumo kilometrico médio de combustivel, oleos e estopa. pelos diversos typos de locomotivas, consta do seguinte quadro:

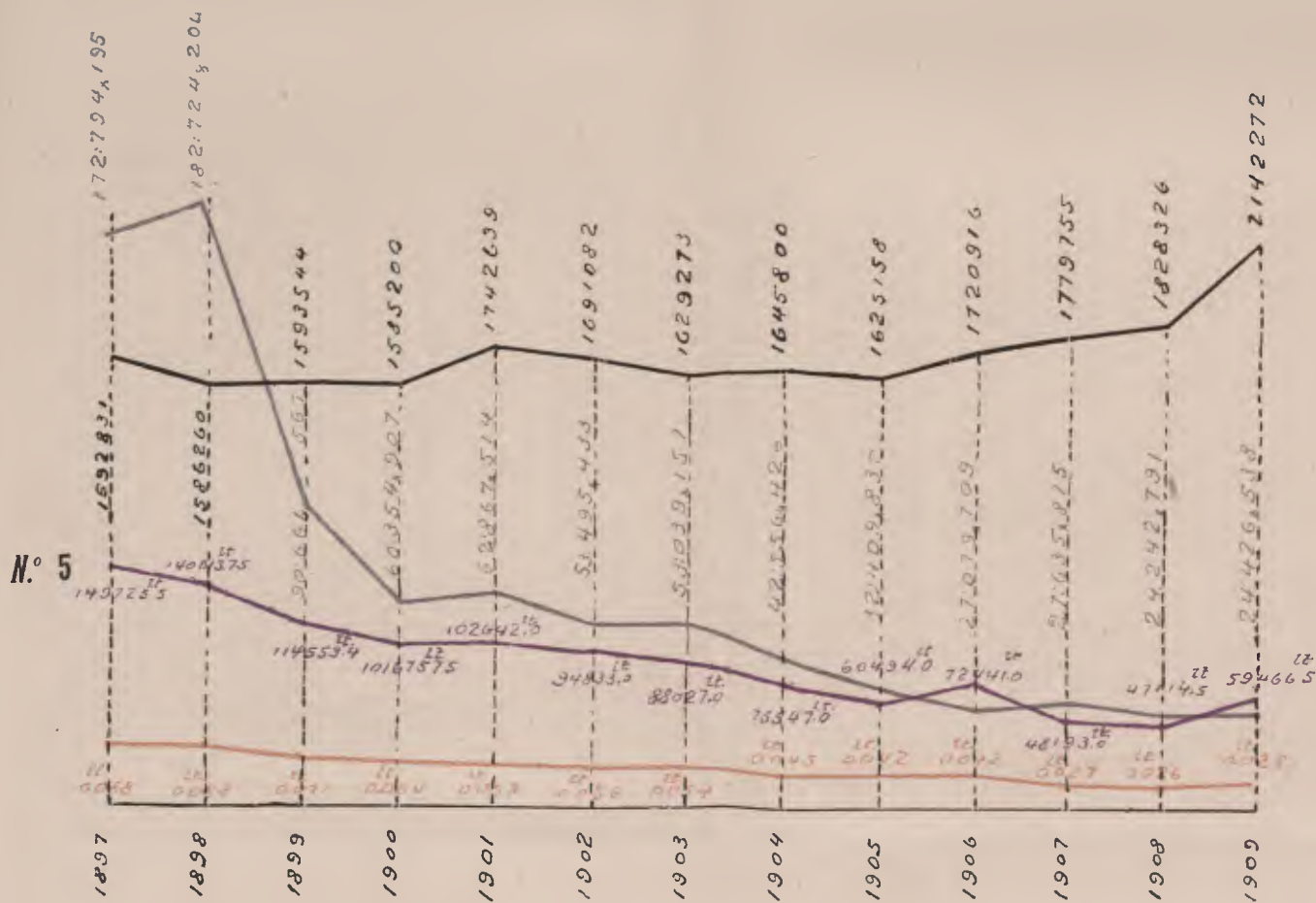
Numero das Locomotivas	Typo das Locomotivas	Numero de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico médio		
			Lenha mets. cubs.	Oleos em litro	Estopa em kilogrs.
1 e 2	Cargas	31,01	0,096	0,031	0,008
3 a 5	»	18,31	0,068	0,028	0,011
6 a 8 e 10 a 13	Passageiros	7,41	0,042	0,020	0,007
14 e 15	»	10,75	0,049	0,023	0,007
24	»	5,40	0'041	0,013	0,005
16 a 19, 21 a 23 e 26	Cargas	22,99	0,085	0,029	0,008
28 a 30 e 35 a 40	Passageiros	8,79	0,057	0,021	0,007
25, 31 a 34 e 41 a 52	Cargas	23,06	0,082	0,030	0,008
53 a 55	»	22,31	0,080	0,029	0,008
56 a 59	Manobras	—	0,085	0,024	0,004
60 a 62	Mixtas	27,67	0,087	0,023	0,007
3 a 6	»	32,76	0,115	0,042	0,008

Bitolas de 1,m60 e de 0,m60

Despesa absoluta total com o combustivel

Vehiculo kilometro rebocados e seu custo médio em combustivel

1000000 de vehiculos kilometros rebocados = 2 m/m
1 real = 0 m/m 5

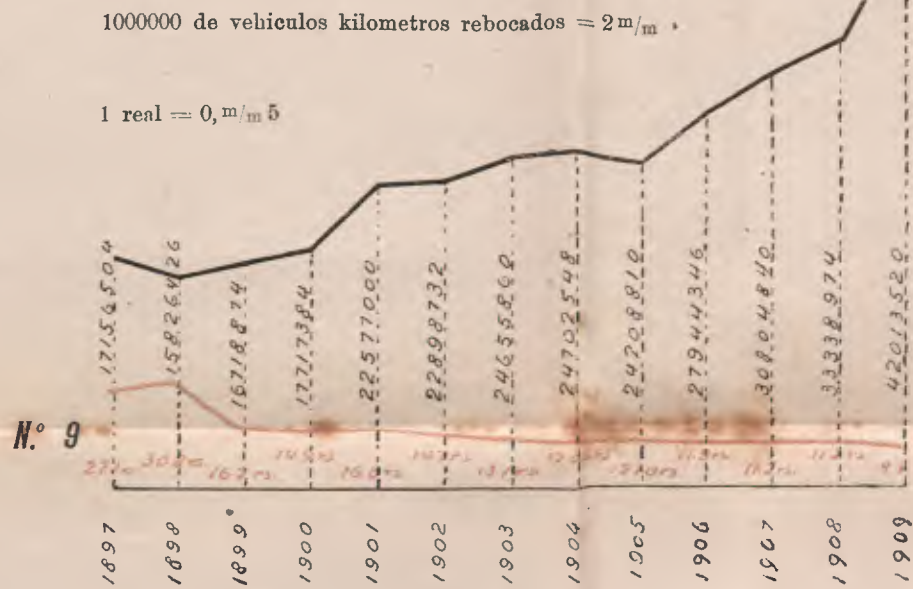
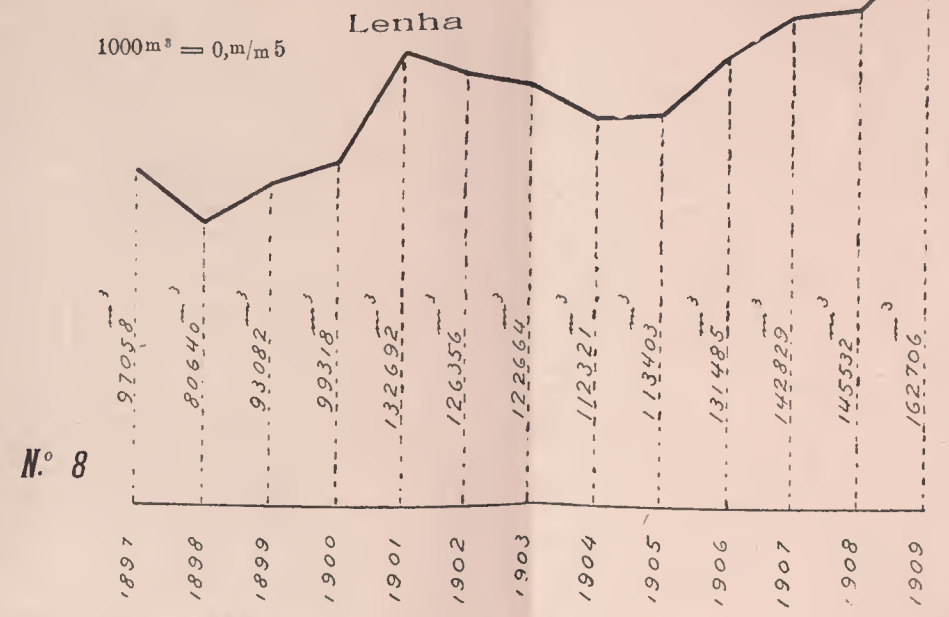
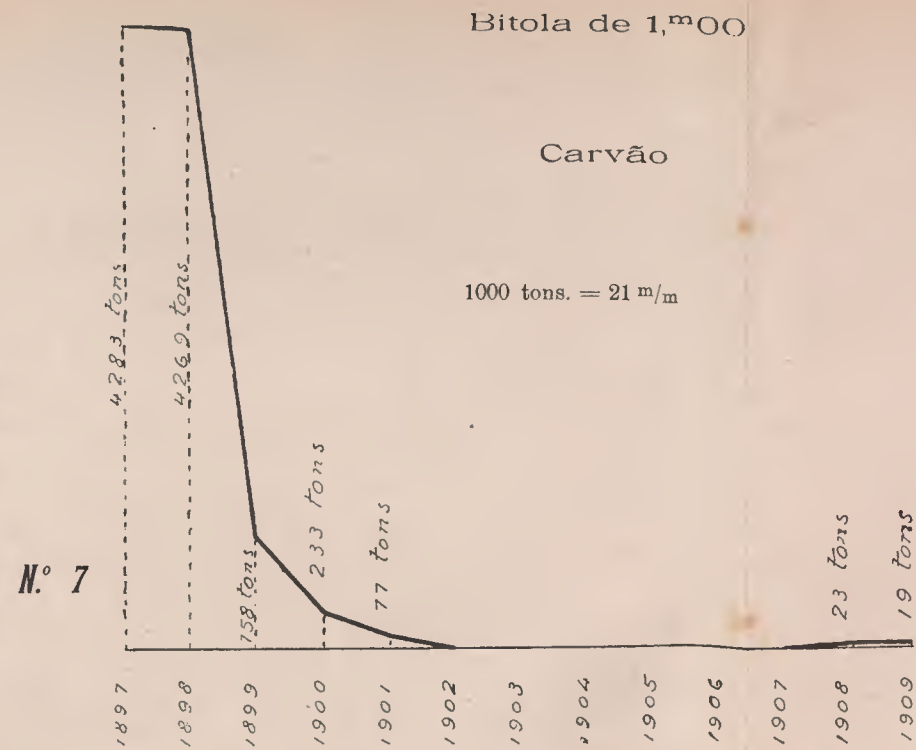
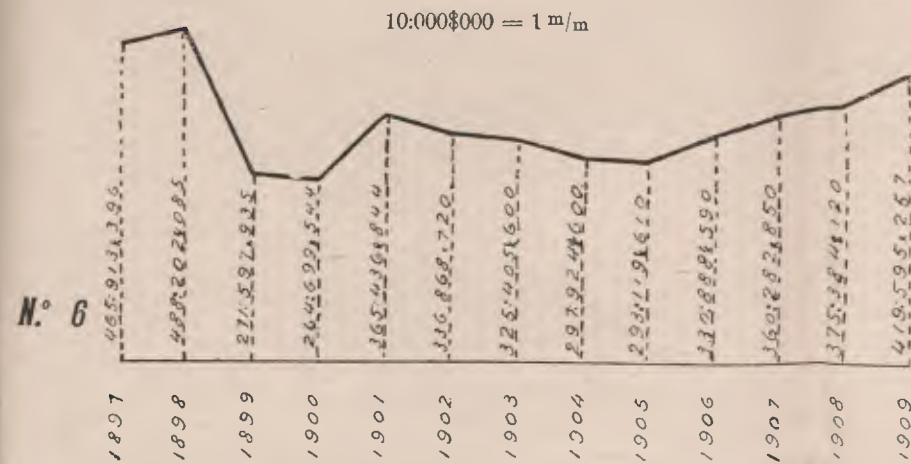
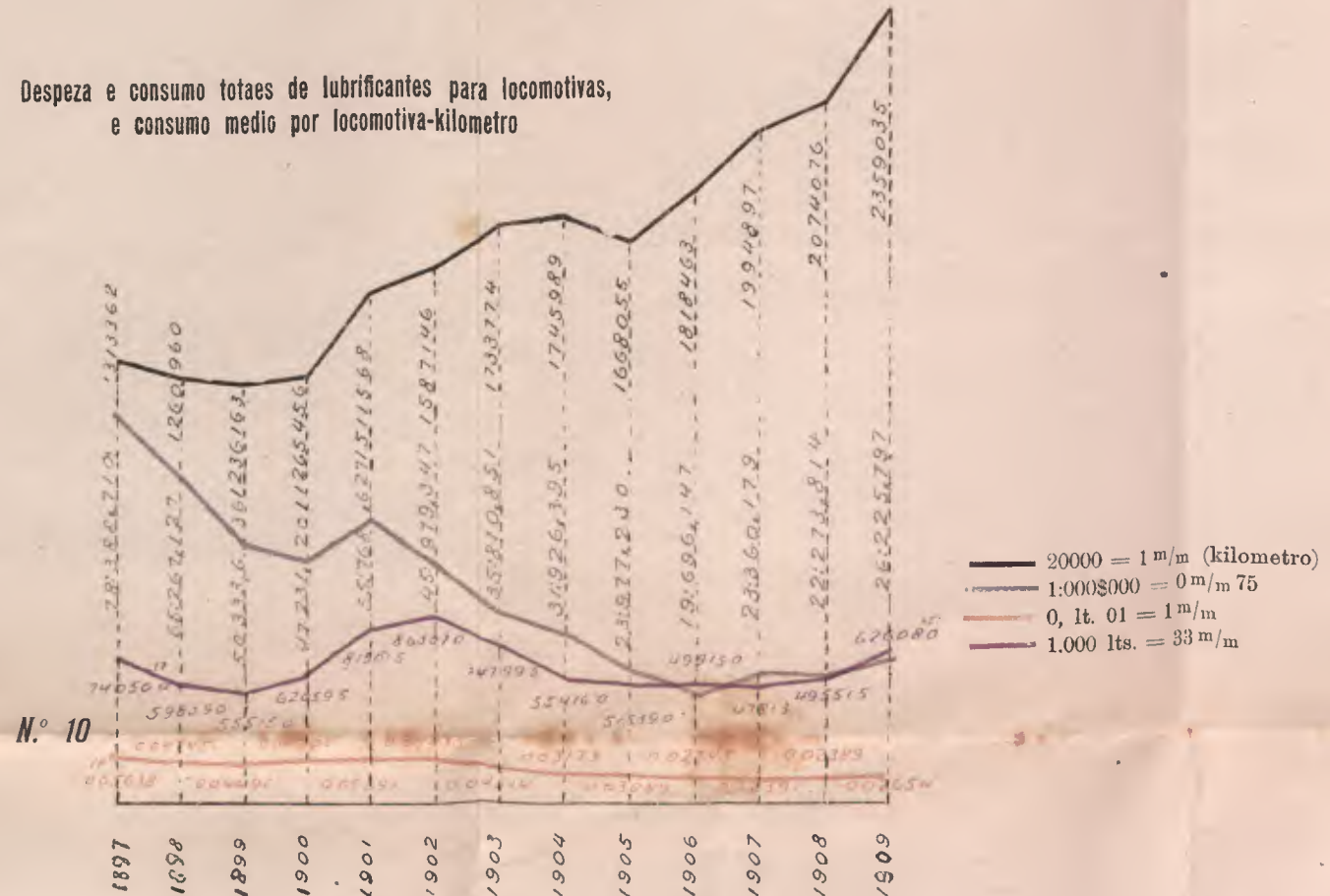
Carvão consumido

Lenha consumida

Bitola de 1,^{m}60 (sómente)

Despezas e consumo com lubrificantes para locomotivas, e consumo medio por locomotiva-kilometro.

25000 kilometros = 1 $^{m}/_{m}$

1:000$000 = 0,$^{m}/_{m}$ 5

0, $^{lt.}$ 01 = 1$^{m}/_{m}$

1000 lts. = 0 $^{m}/_{m}$ 25

Despeza com combustivel nos trens em serviço do trafego
Bitola de 1,m00
Carvão
Lenha
10:000$000 = 1 m/m
1000 tons. = 21 m/m
1000m³ = 0,m/m 5
N.° 6
N.° 7
N.° 8
4283 tons
4260 tons
158 tons
233 tons
77 tons
23 tons
19 tons
Despeza e consumo totaes de lubrificantes para locomotivas,
e consumo medio por locomotiva-kilometro
1000000 de vehiculos kilometros rebocados = 2 m/m
1 real = 0,m/m 5
N.° 9
N.° 10
20000 = 1 m/m (kilometro)
1:000$000 = 0 m/m 75
0, lt. 01 = 1 m/m
1.000 lts. = 33 m/m

Se referirmos as despesas de conducção de trens ás unidades de trabalho temos os seguintes resultados comparativos:

Annos	PESSOAL			MATERIAL			TOTAL		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
Em 1909	$181	$151	$008	$244	$204	$012	$425	$355	$020
Em 1908	$184	$152	$009	$250	$207	$013	$434	$359	$022
1909 Mais	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1909 Menos . . .	$003	$001	$001	$006	$003	$001	$009	$004	$002

Reparação do material rodante

Locomotivas

As despesas feitas com a reparação de locomotivas nas officinas de Jundiahy e de Rio Claro foram, em 1909, de 544:401$717 e em 1908, de 543:068$891. Referidas, porem, essas despesas á unidade de trabalho locomotiva kilometro, em 1909 o custo de reparação foi de $119 e em 1908 de $137.

Nas officinas de Jundiahy foram reparadas 73 locomotivas em 1909, das quaes 42 da bitola de 1m.60, 29 da bitola de 1m.00 e 2 da bitola de 0m.60, não estando incluidas nesses numeros as "reparações de deposito".

A numeração dessas locomotivas é a seguinte:

Bitola de 1^{m}.60 — *Reparação geral*—Locomotivas ns. 7, 10, 13, 22, 24, 27, 31, 34, 35, 36, 37, 39, 41, 45, 46, 49, 50, 51, 55, 56, 57, 59, 61, 62 e 63.

Pequena reparação—Locomotivas ns. 10, 15 e 19, 21, 23, 25, 26, 27, 29, 32, 42, 44, 48, 59, 61, 70 e 71

Bitola de 1^{m}.00— *Reparação geral*—Locomotivas ns. 2, 7, 11, 17, 19, 21, 23, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 43, 45, 46, 47, 48, 50, 53 e 60, tendo sido reparada duas vezes a locomotiva n. 34.

Pequena reparação—Locomotivas ns. 10, 25 e 43.

Bitola de 0^{m}.60 — *Raparação geral*— Locomotivas ns. 2 e 7.

Foram substituidos os cylindros das locomotivas ns. 10, 34, 35, 36, 37, 39, 49, 50 e 56 da bitola de 1^{m}.60 e das locomotivas ns. 32 e 34 da bitola de 1^{m}.00.

Foram collocados espelhos novos nas locomotivas ns. 39, 48, 51, 57, e 63 da bitola de 1^{m}.60 e 43 e 50 da bitola de 1^{m}.00.

Em 1909 foram montadas as locomotivas ns. 70 e 71 da bitola de 1^{m}.60 e 3, 4, 5 e 6 da bitola de 1^{m}.00.

Em 31 de Dezembro de 1909 achavam-se em reparação nas officinas de Jundiahy as locomotivas ns. 7, 27, 45 e 59 da bitola de 1^{m}.60 e 17, 21, 37 e 46 da bitola de 1^{m}.00.

Nas officinas de Rio Claro foram reparadas 49 locomotivas, cuja numeração é a seguinte;

Reparação geral—Locomotivas ns. 12, 14, 16, 17, 21, 26, 30, 38, 41, 42, 44, 47, 52, 54, 57 e 59.

Pequena reparação—Locomotivas ns. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 15,18, 22, 25, 28, 29, 32, 33, 34, 36, 37, 39, 40, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 55, 61 e 62.

O quadro seguinte mostra a despesa feita com a reparação do material de tracção das bitolas de 1.^{m}60 e 0.^{m}60:

Especificação	Em 1909	Em 1908	Differença em 1909
Pessoal	147:625$450	165:368$560	— 17:743$110
Material	155:701$768	124:314$506	+ 31:387$262
Total . . .	303:327$218	289:683$066	+ 13:644$152

As despesas com reparação de locomotivas referidas ás unidades do trabalho offerecem em 1909 e 1908 o seguinte confronto:

Annos		Importancia média das reparações					
		Por trem-kilometro			Por locomotiva-kilometro		
		Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
Em 1909		$102	$108	$210	$067	$070	$137
Em 1908		$135	$101	$236	$087	$066	$153
1909	Mais	—	$007	—	—	$004	—
	Menos	$033	—	$026	$020	—	$016

Os diagrammas n.os 11, 12, 13 e 14 permittem comparar as despesas com reparação de locomotivas das bitolas de 1.m60 e 0.m60 no periodo de 1902 a 1909, mostrando os diagrammas n.os 15 e 16 a variação do numero de locomotivas no mesmo periodo:

Bitola de 1m.00

As despesas com reparação de locomotivas da Secção Rio Claro importaram em 241:074$499. Essas despesas são discriminadas nos quadros seguintes:

Designação	Em 1909	Em 1908	Differença em 1909
Pessoal	149:292$940	153:298$200	— 4:005$260
Material. . . .	91:781$559	100:087$625	— 8:306$066
Total. . .	241:074$499	253:385$[illegible]25	— 12:311$326

Referidas ás unidades de trabalho, essas despesas dão em 1909 e em 1908 os seguintes resultados:

Annos	Importancia média das reparações					
	Por trem-kilometro			Por locomotiva-kilometro		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
Em 1909	$076	$047	$123	$063	$039	$102
Em 1908	$089	$059	$148	$074	$048	$122
1909 Mais	—	—	—	—	—	—
1909 Menos	$013	$012	$025	$011	$009	$020

Os diagrammas n.os 17, 18, 19 e 20 permittem comparar as despesas com reparação de locomotivas da bitola de 1.m00 no periodo de 1892 a 1909.

O diagramma n.º 21 mostra a variação do numero de locomotivas nesse periodo.

Reparações de Locomotivas

Bitolas de 1,m60 e 0,m60

Pessoal

1 m/m = 10:000$000

N.° 11

Anno	Valor
1892	149:152,625
1893	177:510,653
1894	169:047,030
1895	206:409,795
1896	258:116,770
1897	314:371,150
1898	321:286,911
1899	287:888,450
1900	291:931,210
1901	278:613,980
1902	260:599,590
1903	261:456,310
1904	288:337,400
1905	262:109,200
1906	194:575,390
1907	192:050,910
1908	165:368,560
1909	147:625,450

Material

N.° 12

Anno	Valor
1892	97:125,460
1893	134:689,355
1894	154:649,676
1895	125:926,752
1896	154:757,978
1897	182:260,418
1898	197:874,961
1899	183:667,476
1900	130:647,953
1901	156:473,622
1902	120:130,188
1903	113:000,671
1904	139:971,984
1905	123:452,780
1906	89:326,297
1907	120:334,112
1908	124:314,506
1909	155:701,768

Total

N.° 13

Anno	Valor
1892	246:278,085
1893	312:200,008
1894	323:696,710
1895	332:336,547
1896	412:874,748
1897	496:631,568
1898	519:161,872
1899	471:555,926
1900	422:579,165
1901	435:087,602
1902	380:729,778
1903	374:456,981
1904	428:309,384
1905	385:561,980
1906	283:901,687
1907	312:385,022
1908	289:683,066
1909	303:327,218

Custo das reparações por locomotiva-kilometro

1 m/m = 10 réis

N.° 14

Anno	Custo
1892	20.7
1893	23.2
1894	22.7
1895	21.2
1896	23.2
1897	28.1
1898	31.2
1899	28.3
1900	25.2
1901	23.8
1902	21.5
1903	21.9
1904	26.0
1905	23.7
1906	16.5
1907	17.5
1908	15.3
1909	13.7

Numero de locomotivas

Bitola de 1,m60

0 m/m 5 = 1 locomotiva

N.° 15

Anno	Numero
1892	35
1893	41
1894	41
1895	47
1896	53
1897	67
1898	67
1899	69
1900	69
1901	69
1902	68
1903	68
1904	68
1905	68
1906	68
1907	68
1908	68
1909	69

Numero de locomotivas

Bitola de 0,m60

1 m/m = [illegible] locomotiva

N.° 16

Anno	Numero
1892	4
1893	5
1894	6
1895	7
1896	7
1897	7
1898	7
1899	7
1900	7
1901	7
1902	7
1903	7
1904	7
1905	7
1906	7
1907	7
1908	7
1909	7

Reparações de Locomotivas
Bitola de 1,m00
1 m/m = 10:000$000
Pessoal
Material
N.º 17
N.º 18
Total
N.º 19
Custo das reparações por locomotiva-kilometro
1 m/m = 10 réis
N.º 20
Numero de locomotivas
0 m/m 5 = 1 locomotiva
N.º 21

Carros

Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60

As despesas com a conservação e a reparação dos carros de passageiros, de correio e breacks das bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60, em 1909, foram de 203:312$516 ou mais 14:039$316 do que em 1908, como se vê no quadro seguinte.

Designação	Em 1909	Em 1908	Differença em 1909
Pessoal	123:171$400	117:667$760	+ 5:503$640
Material	80:141$116	71:605$440	+ 8:535$676
Total . .	203:312$516	189:273:200	+ 14:039$316

O quadro seguinte mostra essas despesas referidas ás unidades de trabalho:

ANNOS	Por carro-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1909	$018	$012	$030
Em 1908	$019	$011	$030
1909 { Mais		$001	—
1909 { Menos . . .	$001	—	—

Bitola de 1,^{m}00

As despesas com a reparação de carros de passageiros, de correio e breacks, em 1909, foram de 91:075$785 ou 13:683$451 mais do que em 1908, como mostra o quadro seguinte:

Designação	Em 1909	Em 1908	Em 1909
Pessoal	44:431$240	42:990$510	+ 1:440$730
Material	46:644$545	34:401$824	+ 12:242$721
Total . .	91:075$785	77:392$334	+ 13:683$451

Por unidade de trabalho temos os seguintes resultados:

ANNOS	Por carro-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1909	$007	$008	$015
Em 1908	$008	$006	$014
1909 { Mais	—	$002	$001
1909 { Menos	$001	—	—

Vagões

Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60

Com a reparação de vagões das bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60 se despendeu, em 1909, a quantia de 305:571$735, como mostra o quadro seguinte:

Designação	Em 1909	Em 1908	Differença em 1909
Pessoal	174:670$540	146:440$100	+28:230$440
Material	130:901$195	142:624$836	−11:723$641
Total	305:571$735	289:064$936	+16:506$799

As despesas por unidade de trabalho foram:

Annos	Por vagão-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1909	$008	$006	$014
Em 1908	$008	$008	$016
1909 { Mais	—	—	—
1909 { Menos	—	$002	$002

Reparações de Carros

Bitolas de 1,m 60 e 0,m 60

Pessoal

1 m/m = 5:000$000

N.º 22

Ano	Valor
1892	59:544$180
1893	74:138$660
1894	67:036$840
1895	91:623$140
1896	137:719$650
1897	148:299$290
1898	145:137$674
1899	117:274$110
1900	96:788$510
1901	86:022$937
1902	100:109$960
1903	106:038$970
1904	98:771$400
1905	104:406$300
1906	76:190$980
1907	89:559$880
1908	117:667$760
1909	123:171$400

Material

N.º 23

Ano	Valor
1892	38:244$360
1893	63:986$773
1894	65:669$126
1895	92:061$517
1896	82:838$686
1897	94:453$700
1898	111:425$679
1899	93:919$109
1900	74:281$082
1901	76:570$694
1902	50:757$332
1903	76:706$727
1904	40:600$602
1905	35:138$499
1906	27:554$757
1907	38:120$973
1908	71:605$440
1909	80:141$116

Total

N.º 24

Ano	Valor
1892	97:788$543
1893	138:125$433
1894	132:705$966
1895	183:684$651
1896	220:558$336
1897	242:752$990
1898	256:563$353
1899	211:193$219
1900	171:069$592
1901	162:593$631
1902	150:867$292
1903	177:145$697
1904	139:372$002
1905	139:544$799
1906	103:745$737
1907	127:680$853
1908	189:273$200
1909	203:312$516

Reparações de Carros

Bitola de 1,m00

1m/m = 5:000$000

Pessoal

N.° 28

Anno	Valor
1894	21:283,530
1895	43:669,610
1896	52:225,330
1897	64:705,490
1898	63:677,040
1899	55:628,790
1900	51:029,440
1901	82:751,670
1902	81:393,490
1903	85:352,390
1904	88:777,190
1905	91:233,290
1906	66:049,100
1907	47:522,500
1908	42:990,510
1909	44:431,240

Material

N.° 29

Anno	Valor
1894	15:083,250
1895	27:008,643
1896	43:429,205
1897	39:585,428
1898	51:114,576
1899	43:077,521
1900	30:401,623
1901	56:373,442
1902	53:829,194
1903	48:121,287
1904	46:733,809
1905	40:716,021
1906	29:339,269
1907	28:180,278
1908	34:401,824
1909	46:644,545

Total

BITOLA DE 1,^{m}00

Com a reparação de vagões, em 1909, se despendeu a quantia de 173:664$652 ou 21:034$139 mais do que em 1908, como mostra o quadro seguinte:

Designação	Em 1909	Em 1908	Differença em 1909
Pessoal	80:571$340	86:288$780	— 5:717$440
Material	93:093$312	66:341$733	+ 26:751$579
Total . . .	173:664$652	152:630$513	+ 21:034$139

As despesas por unidade de trabalho foram:

Annos	Por vagão-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1909	$002	$003	$005
Em 1908	$003	$003	$006
1909 Mais . . .	—	—	—
1909 Menos . .	$001	—	$001

Nas officinas de Rio Claro foram reparados 193 carros e 608 vagões da bitola de 1,^{m}60, em 1909. Essas reparações são discriminadas nos quadros seguintes:

Carros

Designação	Reparações			Reconstruidos	Total dos concertos	Envernizados e pintados
	Pequenas	Médias	Grandes			
Carros especiaes	8	3	—	1	12	1
„ de 1.ª classe . . .	53	5	4	1	63	5
„ „ 2.ª „ . . .	34	5	4	2	45	6
„ compostos . . .	29	4	4	1	38	4
„ correio	1	3	1	—	5	1
„ de bagagem . . .	23	2	5	—	30	4
Breaks	—	—	—	—	—	—
Taboleiro para carruagens .	—	—	—	—	—	—
TOTAES . . .	148	22	18	5	193	21

Foi installada luz electrica nos carros de 2.ª classe n.^{os} 42 e 44 e compostos n.^{os} 5, 54 e 56.

Vagões

Designação		Reparações			Reconstrucções	Transformações	Total dos concertos	Vagões pintados
		Pequenas	Médias	Grandes				
Vagões para lenha .	4 rodas	3	1	2	—	—	6	2
» » » .	8 »	1	—	—	—	—	1	—
Breaks duplos. . .	4 »	47	41	6	—	1	95	45
Vagões cobertos. .	4 »	59	85	11	—	—	155	95
» abertos . .	4 »	43	13	3	54	—	113	70
» para trilhos	4 »	—	5	—	1	—	6	6
» » gado .	4 »	13	1	2	1	—	17	4
» » lastro.	4 »	33	1	4	1	—	39	6
» abertos . .	8 »	39	9	47	12	—	107	68
» » . .	6 »	5	1	—	—	2	8	3
» cobertos .	8 »	24	22	—	—	—	46	22
» » .	6 »	1	3	1	—	—	5	4
» para gado.	8 »	10	—	—	—	—	10	—
Totaes.		278	182	76	69	3	608	325

Nas officinas de Jundiahy foram montados os vagões de aço n.[os] 1502 a 1533.

Os quadros seguintes descriminam as reparações de carros e vagões da bitola de 1,m00:

Designação	Reparações			Reconstrucções	Total dos concertos	Vagões pintados
	Pequenas	Grandes	Médias			
Carros de serviço.	8	1	1	—	10	1
„ especiaes	2	—	—	—	2	—
„ de 1.ª classe	19	4	7	—	30	4
„ de 2.ª classe	25	8	2	—	35	6
„ compostos	13	4	1	—	18	2
„ bagagem	17	5	3	—	25	4
„ correio	—	—	—	—	—	—
Totaes	84	22	14	—	120	17

Designação	Reparações			Reconstrucções	Transformações	TOTAL	Vagões pintados
	Pequenas	Medias	Grandes				
Vagões cobertos	250	109	176	7	—	542	273
„ abertos.	81	22	49	23	—	175	83
„ para gado	19	5	4	2	—	30	11
Totaes	350	136	229	32	—	747	367

Nos carros e vagões da bitola de 0,m60 foram feitas as seguintes reparações:

1.ª classe n.º 3 — Concerto grande e pintado.
2.ª classe n.º 9 — „ „ e „
Composto „ 6 — „ „ e „
Composto „ 8 — „ „ e „
Vagão n.º 4 — Concerto grande e pintado.
„ „ 6 — „ „ e „
„ „ 13 — „ „ e „
„ „ 15 — „ „ e „
„ „ 3 — Reconstruido.
„ „ 5 — „

Recapitulação das despesas da Locomoção por conta do custeio.

BITOLAS DE 1,^{m}60 e 0,^{m}60

O total das despesas da Locomoção, por conta do custeio, sem incluir as obras novas e o material rodante adeante especificados, foi o seguinte:

Em 1909	2.361:283$463
Em 1908	2.209:682$364
Differença em 1909	151:601$099

Os quadros seguintes mostram essas despesas subdivididas pelas diversas verbas:

Em 1909

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração	83:266$200	2:951$144	86:217$344
Despesas geraes nas officinas	91:490$970	61:587$479	153:078$449
Conducção de trens	383:993$280	840:010$586	1.224:003$866
Reparação de locomotivas	147:625$450	155:701$768	303:327$218
„ „ carros	123:171$400	80:141$116	203:312$516
„ „ vagões	174:670$540	130:901$195	305:571$735
Edificios-officinas	12:030$260	11:779$412	23:809$672
Conservação do material fluctuante	25:888$860	9:013$673	34:902$533
Luz electrica			
Total	1.042:136$960	1.292:086$373	2.334:223$333
Contas	....	....	27:060$130
Total geral	....	....	2.361:283$463

Reparações de vagões
Bitola de 1,m 60 e 0,m60
1 m/m = 5:000$000
Pessoal
93:497,820
112:837,960
80:942,124
100:598,364
130:559,152
158:257,580
181:411,970
141:989,290
140:038,040
134:925,465
152:428,910
167:891,260
182:169,410
181:425,640
149:038,140
171:912,180
146:440,100
174:670,540
N.° 25
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
Material
95:370,365
175:436,367
112:818,454
107:462,588
161:048,702
135:527,115
280:129,013
179:002,189
151:985,181
111:442,826
154:638,932
171:714,462
156:814,334
145:140,510
109:747,305
134:321,136
142:624,836
130:901,195
N.° 26
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
Total
188:868,185
288:274,329
193:761,178
208:060,952
291:607,354
293:784,695
461:540,983
320:991,479
292:023,221
246:374,291
307:067,842
339:605,722
338:983,744
326:516,150
258:785,445
306:233,316
289:064,936
305:571,735
N.° 27
150:000$000
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909

Reparações de Vagões

Bitola de 1,m00

Em 1908

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração	73:742$485	3:180$639	76:923$124
Despesas geraes das officinas.	87:061$160	45:250$441	132:311$601
Conducção de trens .	381:920$760	788:394$345	1.170:315$105
Reparação de locomotivas	165:368$560	124:314$506	289:683$066
„ „ carros . .	117:667$760	71:605$440	189:273$200
„ „ vagões . .	146:440$100	142:624$836	289:064$936
Edificios-officinas. . .	5:076$240	22:627$640	27:703$880
Luz electrica	5:212$360	3:861$992	9:074$352
Conservação do material fluctuante			
Total. . .	982:489$425	1.201:859$839	2.184:349$264
Contas	. . . .	. . . .	25:333$100
Total geral . .	. . . .	. . . .	2.209:682$364

A comparação entre os totaes da mesma especie, correspondentes aos dois ultimos annos, dá as seguintes differenças em 1909:

DESIGNAÇÃO	Para mais	Para menos
Administração	9:294$220	
Despesas geraes das officinas	20:766$848	
Conducção de trens.	53:688$761	
Reparação de locomotivas.	13:644$152	
„ „ carros	14:039$316	
„ „ vagões	16:506$799	
Edificios-officinas	. . . .	3:894$208
Luz electrica.	. . . .	9:074$352
Conservação do material fluctuante. . .	34:902$533	
Contas	1:727$030	
	164:569$659	12:968$560
Differença total para mais em 1909. . .	151:601$099	

Com a conservação do edificio das officinas, em 1909, dispendeu-se 23:809$672 ou menos 3:894$208 do que em 1908.

Referindo as despesas totaes da locomoção em 1909 e em 1908 ás unidades de trabalho, temos os seguintes resultados:

Designação	Em 1909	Em 1908	Differença em 1909	
			Para mais	Para menos
Por trem-kilometro	1$634	1$801	—	$167
Por locomotiva-kilometro . . .	1$068	1$165	—	$097
Por vehiculo-kilometro	$074	$086	—	$012

Considerando apenas os serviços retribuidos, excluindo os serviços de lastro, manobras e paradas com vapôr, temos os seguintes resultados em 1909 e 1908:

Designação	Em 1909	Em 1908	Differença em 1909	
			Para mais	Para menos
Por trem-kilometro	1$847	1$917	—	$070
Por vehiculo-kilometro	$083	$091	—	$008
Por tonelada-kilometro de peso util	$015	$023	—	$008

Bitola de 1,m00

O total das despesas da locomoção por conta do custeio, sem incluir as obras novas e o material rodante, na bitola de 1,m00 foi o seguinte:

Em 1909..................	1.600:710$875
Em 1908..................	1.461:597$764
Differença para mais em 1909..	139:113$111

Os quadros seguintes mostram essa despesa subdividida pelas diversas verbas:

Em 1909

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração	80:074$200	757$587	80:831$787
Despesas geraes das officinas	84:781$710	46:532$762	131:314$472
Conducção de trens . .	356:588$970	479:961$876	836:550$846
Reparação de locomotivas	149:292$940	91:781$559	241:074$499
„ „ carros . . .	44:431$240	46:644$545	91:075$785
„ „ vagões. . .	80:571$340	93:093$312	173:664$652
Edificios-officinas. . . .	10:944$840	7:949$194	18:894$031
Luz electrica.		14:498$200	14:498$200
Total. . . .	806:685$240	781:219$035	1.587:904$275
Contas	. . . .	. . . .	12:806$600
Total geral. . . .	. . . .	. . . .	1.600:710$875

Em 1908

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração	68:190$485	2:265$842	70:456$327
Despesas geraes das officinas	99:720$270	42:309$804	142:030$074
Conducção de trens . .	315:903$740	428:464$270	744:368$019
Reparação de locomotivas	153:298$200	100:087$625	253:385$825
„ „ carros . . .	42:990$510	34:401$824	77:392$334
„ „ vagões. . .	86:288$780	66:341$733	152:630$513
Edificios-officinas . . .	3:691$070	7:859$161	11:550$231
Luz electrica.	53$000	—	53$000
Total. . . .	770:136$055	681:730$259	1.451:866$314
Contas	. . . .	. . . .	9:731$450
Total geral:	. . . .	. . . .	1.461:597$764

A comparação entre os totaes da mesma especie, correspondentes aos dois ultimos annos, dá as seguintes differenças para 1909:

Designação	Para mais	Para menos
Administracção	10:375$460	
Despesas geraes das officinas.		10:715$692
Conducção dos trens.	92:182$836	
Reparação de locomotivas		12:311$326
„ „ carros	13:683$451	
„ „ vagões	21:034$139	
Edificios-officinas	7:343$803	
Luz electrica	14:445$200	
Contas.	3:075$150	
	162:140$039	23:026$928
Differença para mais em 1909	139:113$111	

Referindo-se as despesas totaes de 1909 e 1908 ás unidades de trabalho, obtemos os seguintes resultados:

Designação	Em 1909	Em 1908	Differença em 1909	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro.	$813	$853	—	$040
Por locomotiva kilometro . .	$679	$705	—	$026
Por vehiculo-kilometro . . .	$038	$044	—	$006

Considerado apenas o serviço retribuido temos o seguinte quadro:

Designação	Em 1909	Em 1908	Differença em 1909	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro	$868	$914	—	$046
Por vehiculo kilometro . . .	$041	$047	—	$006
Por tonelada kilom. de peso util	$019	$020	—	$001

Para melhor comparar as despesas da locomoção nas differentes secções, damos em seguida diagrammas e quadros abrangendo dados dos ultimos annos.

Recapitulação das despezas da locomoção (Por conta de custeio)
Bitolas de 1,m60 e 0,m60
1 m/m = 20:000$000
N.° 34
00:000$000
1711:032,820
1776:373,496
1644:678,527
1773:341,047
2255:978,993
2744:983,522
3348:114,928
2583:030,978
2264:134,764
2263:122,905
2157:343,136
2160:902,584
2436:931,831
2268:910,560
2041:442,557
2247:718,186
2209:682,364
2361:283,463
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
Bitola de 1,m00
N.° 35
$000
307:730,154
513:162,417
462:118,280
852:774,454
1306:621,261
1391:559,133
1423:594,210
1192:379,760
1190:704,226
1482:418,087
1513:569,575
1491:161,556
1462:288,725
1393:581,915
1308:276,784
1321:959,309
1461:597,764
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
Total
1 m/m = 50:000$000
N.° 36
2018:768,974
2289:535,913
2106:796,807
2646:115,501
3562:600,254
4136:542,655
4771:708,818
3775:410,738
3454:838,990
3745:540,992
3670:912,711
3652:064,140
3662:492,475
3349:719,341
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909

Preço do vehiculo-kilometro e da tonelada-kilometro de peso util (conta de custeio)

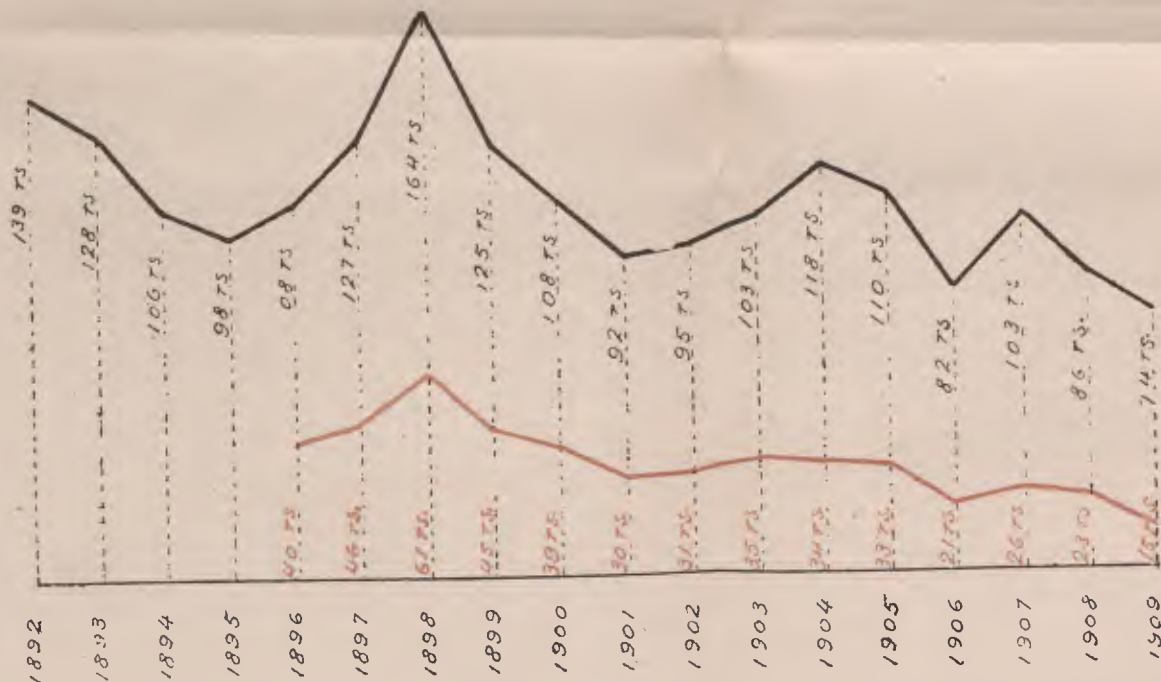
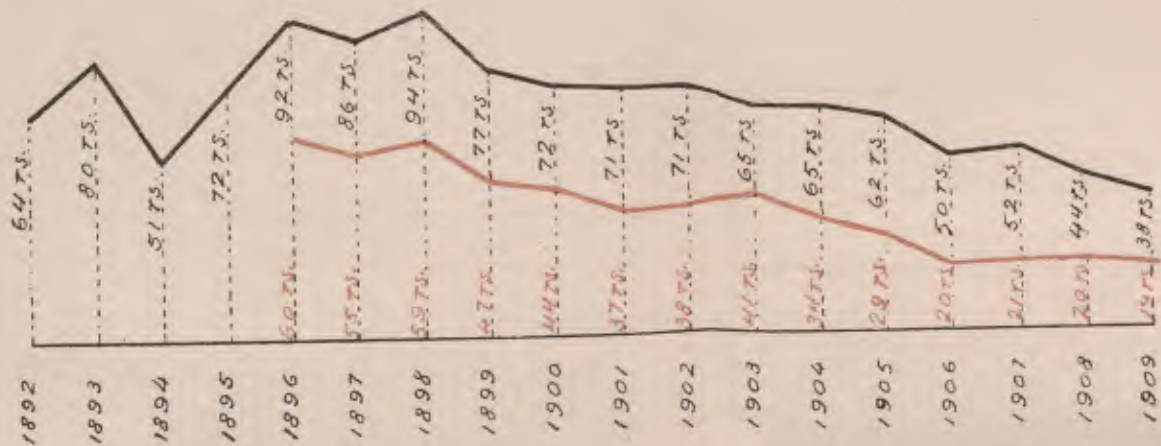
(Serviços retribuidos)

BITOLAS DE 1,m60 E 0,m60

1 m/m = 2 réis

Nº 37

139 rs. 128 rs. 106 rs. 98 rs. 98 rs. 127 rs. 164 rs. 125 rs. 108 rs. 92 rs. 95 rs. 103 rs. 118 rs. 110 rs. 82 rs. 103 rs. 86 rs. 74 rs.

1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909

BITOLA DE 1,m00

Vehiculo-kilometro.

Tonelada-kilometro de peso.

Preços médios annuaes dos materiaes usados na conducção de trens:

ANNOS	CARVÃO Tonelada	LENHA mets. cubs.	ESTOPA Kilogrs.	OLEOS Litros	Bitola de 1,m 00 LENHA Mets. cubs.
1892	79$538	—	$796	1$061	2$260
1893	51$550	—	$852	1$291	2$491
1894	55$529	—	$890	1$360	2$057
1895	46$800	—	$758	1$056	2$185
1896	50$000	—	$783	$847	2$225
1897	59$088	—	$849	1$140	2$215
1898	71$728	—	1$096	1$289	2$255
1899	64$[illegible]63	2$461	$766	$780	2$383
1900	61$633	2$843	$607	$559	2$391
1901	59$512	3$023	$485	$577	2$6[illegible]5
1902	41$894	3$196	$494	$515	2$673
1903	46$664	3$251	$480	$556	2$653
1904	41$062	3$080	$581	$541	2$654
1905	39$283	2$962	$616	$447	2$586
1906	36$969	2$930	$577	$372	2$518
1907	40$282	2$8[illegible]6	$595	$531	2$522
1908	44$480	2$950	$511	$482	2$569
1909	32$370	2$828	$457	$409	2$577

Preços médios annuaes dos materiaes empregados na reparação de locomotivas, carros e vagões:

Descripção	Unidades	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Ferro batido	Kilgs.	$491	$562	$548	$558	$516	$338	$366	$366	$355	$316	$330	$356	$307
Ferro fundido	,,	$263	$331	$314	$341	$301	$289	$281	$295	$287	$331	$309	$338	$305
Bronze fundido	,,	2$250	$695	$810	1$499	1$739	1$515	1$357	1$078	1$065	1$029	1$030	1$076	1$110
Metal branco	,,	2$707	2$913	$510	4$190	2$066	1$750	1$044	1$120	$924	$750	1$248	1$073	1$108
Aços diversos	,,	$734	$861	$895	$829	$731	$687	$638	$693	$864	$645	$785	$845	$616
Pregos	,,	$925	$914	$754	$835	$723	$596	$521	$529	$476	$528	$610	$590	$447
Batentes para vagões	Um	...	86$570	89$798	90$488	87$330	87$330	69$254	69$260	69$260	69$260	69$276	69$253	68$478
Mollas espiraes para vagões	Uma	12$199	15$604	15$885	15$279	15$279	15$205	10$130	10$219	9$986	8$918	8$910	10$149	10$389
Eixos para vagões	Um	...	120$516	114$485	106$156	102$070	101$390	94$831	78$700	78$700	78$700	78$700	73$492	43$963

Os diagrammas n.os 34 e 35 mostram as despesas da locomoção por conta do custeio, nas bitolas de 1,m60 e 0,m60 e 1,m00 no periodo de 1892 a 1909.

O diagramma n.o 36 mostra o total das despesas da locomoção por conta do custeio, em todas as linhas no mesmo periodo:

Os diagrammas n.os 37 e 38 mostram os preços de vehiculo-kilometro considerando apenas os serviços retribuidos no periodo de 1892 a 1909 e os preços da tonelada-kilometro de peso util rebocado no periodo de 1896 a 1909.

Fundição de ferro e bronze

Em 1909 as officinas de fundição de ferro e bronze de Jundiahy e Rio Claro, entregaram ao Almoxarifado para serem utilisados nos diversos serviços da Locomoção e outras divisões 436.883,050 kilos de ferro fundido e 43.597,150 kilos de bronze em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram:

De ferro fundido em obras. . . $295
De bronze fundido em obras . 1$120

Durante o mesmo anno empregou-se nos diversos serviços especiaes da Locomoção e outras repartições 336.389,5 kilos de ferro fundido e 34,317,575 kilos de bronze, como se vê em detalhe nos quadros seguintes:

Bitola de $1^m.60$

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Reparos de locomotivas	21,157	6:447$510	2844,00	3:149$980
„ „ carros. . .	10.303	3:128$220	2991,00	3:351$580
„ „ vagões . .	70,521	21:470$410	4087,575	4:503$232
Obras diversas para locomoção e outras divisões	81,022	24:837$335	3426,00	3:793$130
Total. . .	183,003	55:883$475	13348,575	14:797$922

Bitola de $1^m.00$

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Reparos de locomotivas.	57885,0	17:658$505	11190,5	12:444$915
„ „ carros. . .	10622.0	3:243$420	1342,5	1:491$715
„ „ vagões . . .	49033,5	14:911$465	4788,5	5:276$896
Obras diversas para locomoção e outras divisões.	30867,0	9:423$370	3193,5	3:571$525
Total. . . .	148,407,5	45:236$760	20515,0	22:785$051

Ramal de Santa Rita

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Reparos de locomotivas	68,0	19$760	60,0	71$280
» » carros . .	—	—	35,5	36$920
» » vagões . .	2159,0	679$210	187,0	211$425
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	2051,0	627$530	—	—
Total	4278,0	1:326$500	282,5	319$625

Ramal Descalvadense

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Reparos de locomotivas	43,0	12$900	65,0	74$750
» » carros . .	568,0	168$590	89,0	102$350
» » vagões . .	90,0	27$900	17,5	18$900
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	—	—	—	—
Total	701,0	209$390	171,5	196$000

O quadro seguinte mostra a quantidade de ferro e bronze moldado fornecido annualmente ao Almoxarifado pelas officinas de fundição de Jundiahy, desde 1897, bem como os preços médios desses materiaes.

De 1904 em diante está incluida a quantidade de bronze fornecida pela fundição de Rio Claro.

Annos	Ferro fundido em peças moldadas			Bronze fundido moldado		
	Preço médio do kilogramma	Quantidade total fornecida	Importancia	Preço médio do kilogramma	Quadtidade total fornecida	Importancia
1897 .	$291,2	381.402,50	111:092$870	1$744	27.550,50	48:050$465
1898 .	$302,3	359.314,00	108:160$021	1$691	27.722,00	46:900$039
1899 .	$328,7	354.794,25	116:626$603	1$635	31.418,50	51:380$315
1900 .	$331,3	290.962,50	96:419$503	1$832	24.162,75	44:285$482
1901 .	$304,8	363.531,00	110:796$646	1$750	39.333,50	68:853$220
1902 .	$278,7	509.036,50	141:874$457	1$382	42.590.50	58:862$091
1903 .	$292,7	453.057,50	132:631$438	1$215	43.809,00	53:215$646
1904 .	$298,6	397.535.50	118:700$022	1$085	39.491,00	42:863$545
1905 .	$284,6	369.211,50	105:075$133	$950	37.947,00	36:073$165
1906 .	$339,3	231.448.50	78:527$584	1$085	29.549,00	32:076$201
1907 .	$316,7	277.182,00	87:776$642	1$069	33.723,00	36:063$598
1908 .	$336,0	279.736,00	93:987$293	1$143	38.630,50	44:165$967
1909 .	$295,0	436.883,05	128:882$410	1$120	43.597,00	48:835$034

Fornecimento a diversos

Nas officinas de Jundiahy foram executados serviços para outras repartições e para extranhos na importancia de 621:345$084, distribuidas da seguinte forma em 1909:

BITOLAS DE 1,^{m}60 E 0,^{m}60

	Designação	Pessoal	Material	TOTAL
Por Conta	De obras diversas por conta de engenheiros: Bitolas de 1m,60 e 0m,60	69:378$170	122:173$001	191:551$171
	Do Trafego	43:912$860	4:223$382	48:136$242
	Do Telegrapho	119$940	43$200	163$140
	Do Horto Florestal	472$880	1:206$015	1:678$895
	Da Contadoria	1:134$260	243$501	1:377$761
	Do Almoxarifado	2:445$260	88$091	2:533$351
	Do Almoxarifado — Materiaes p.ª custeio	29:617$210	11:354$112	40:971$322
	Do Almoxarifado — Ferro moldado	70:592$560	30:011$383	100:603$943
	Do Almoxarifado — Bronze moldado	14:520$780	3:621$115	18:141$895
	De particulares	6:221$000	3:661$448	9:882$448
	De Companhias de E. de Ferro	2:5-3$260	7:432$630	10:015$890
	Da Conservação do material fluctuante	23:533$160	5:562$970	29:096$130
	Da Bitola de 1m,00 — Engenheiros	880$740	504$240	1:384$980
	Da Bitola de 1m,00 — Trafego	263$900	915$855	1:179$755
	Da Bitola de 1m,00 — Telegrapho	84$120	48$140	132$260
	Da Bitola de 1m,00 — Tracção	1:999$720	941$925	2:941$645
	Da Bitola de 1m,00 — Locomoção	100:490$580	61:063$676	161:554$256
	Total	368:250$400	253:094$684	621:345$084

Em 1908 esses fornecimentos importaram em 503:151$488 como mostra o quadro abaixo:

	DESCRIPÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
POR CONTA	De obras diversas por conta de engenheiros: Bitolas de 1,m60 e 0,m60	50:389$400	92:196$440	142:585$840
	Do trafego	33:533$380	6:182$026	39:715$406
	Da luz electrica	4:712 160	3:861$992	8:574$152
	Da contadoria	1:514$180	554$711	2:068$891
	Do almoxarifado	713$640	258$206	971$846
	Do almoxarifado — Materiaes p.a custeio	57:482$210	29:390$329	86:872$569
	Do almoxarifado — Ferro moldado	67:650$920	26:184$973	93:835$893
	Do almoxarifado — Bronze moldado	15:334$220	11:065$970	26:400$190
	De particulares	5:831$590	9:904$164	15:735$754
	De diversas companhias de Estradas de Ferro	3:338$010	9:433$700	12:771$710
	De obras diversas por conta de engenheiros: Bitola de 1,m00	2:072$640	1:159$269	3:231$909
	Da locomoção: Bitola de 1,m00	50:716$020	19:344$908	70:060$928
	Do trafego: Bitola de 1,m00	3 000	323$400	326$400
	Total	293:291$400	209:860$088	503:151$488

No quadro que se segue ver-se-ha a distribuição dessas quantias nos dois ultimos annos:

Descripção		Pessoal	Material	Total
Anno de 1909		368:250$400	253:094$684	621:345$084
„ „ 1908		293:291$400	209:860$088	503:151$488
Differença em 1909	Mais	74:959$000	43:234$596	118:193$596
	Menos	—	—	—

Nas officinas de Rio Claro foram executados serviços para outras repartições e para extranhos na importancia de 684:350$084, assim distribuida em 1909:

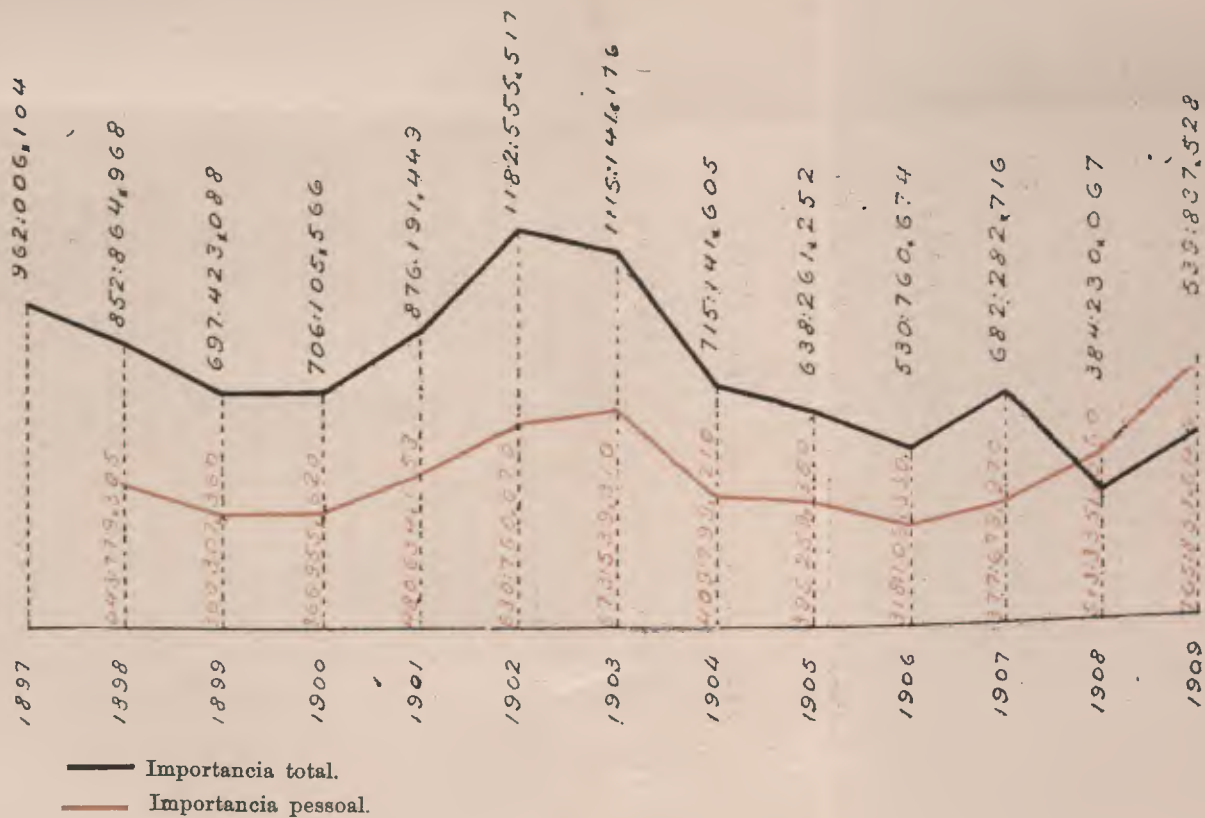
Designação		Pessoal	Material	TOTAL
	De obras diversas por conta de engenheiros da bitola de 1,m00	28:537$530	50:783$713	79:321$243
	Do Trafego	55:341$830	15:208$348	70:550$178
Do almoxarifado	Material p.ª custeio	15:800$930	12:594$094	28:395$024
	Bronze moldado	10:887$390	8:050$451	18:937$841
	Do Telegrapho	1:002$290	906$550	1:908$840
	Do Horto Florestal	1:810$430	1:406$797	3:217$227
	De particulares	14:199$520	5:407$905	19:607$425
	De Companhias de E. de Ferro	2:014$780	3:311$120	5:355$900
	Da conservação do material fluctuante	2:355$700	3:450$703	5:806$403
Das bitolas de 1,m60 e 0,m60	Engenheiros	6:628$720	22:563$906	29:192$626
	Trafego	3:616$120	1:667$052	5:283$172
	Material p.ª custeio	2[illegible]2$3[illegible]0	352$648	584$968
	Tracção	564$500	2:676$097	3:240$597
	Locomoção	254:615$180	158:333$460	412:948$640
	Total	397:607$240	286:742$844	684:350$084

Em 1908 esses serviços importaram em 394:433$639 como mostra o quadro abaixo:

Descripção			Pessoal	Material	TOTAL
Por conta		De obras diversas por conta de engenheiro da bitola de 1,m00	27:452$130	42:570$676	70:022$806
		Do trafego	47:395$440	12:859$791	60:255$231
	Do almoxarifado	Materiaes para custeio	4:959$270	8:978$877	13:938$147
		Bronze moldado	11:363$750	6:402$027	17:765$777
		De particulares	4:218$550	5:[illegible]37$955	9:756$505
		De diversas Companhias de Estrade de Ferro	2:934$060	1:884$432	4:818$492
	Da bitola de 1,m60	Engenheiros	7:032$790	14:086$239	21:119$029
		Trafego	2:798$190	2:582$65	5:380$842
		Materiaes para custeio	154$500	404$124	[illegible]58$624
		Locomoção	109:813$440	78:117$965	187:931$405
		Da Bitola de 0m,60, Locomoção	1:941$540	945$241	2:886$781
		Total	220:063$660	174:369$979	394:433$639

FORNECIMENTO A DIVERSOS

Bitolas de 1,m60, 1,m00 e 0,m60

1m/m = 20:000$000

Importancia total.

Importancia pessoal.

No quadro que se segue ver-se-ha a distribuição dessas quantias nos dois ultimos annos:

Descripção		Pessoal	Material	TOTAL
Anno de 1909		397:607$240	286:742$844	684:350$084
„ „ 1908		220:063$660	174:369$979	394:433$639
Differença em 1909	Mais	177:543$580	112:372$865	289:916$445
	Menos			

Pessoal

O numero médio de empregados durante o anno de 1909 foi o seguinte:

Escriptorio de Jundiahy

Chefe da Locomoção	1
Chefe da Tracção	1
Engenheiros praticantes	3
Chefe de escriptorio	1
Escripturarios	4
Amanuenses	1
Desenhista	1
Praticantes	2
Continuo	1
Total	15

Escriptorio de Rio Claro

Sub-Chefe da Tracção	1
Inspector da Tracção	1
Escripturarios	5
Total	7

Officinas de Jundiahy

Chefe das Officinas	1
Sub-Chefe	1

Mestres de Officinas	6
Ajustadores	34
Torneiros	15
Caldeireiros e funileiros	7
Ferreiros	13
Fundidores	14
Carpinteiros	14
Pintores	5
Malhadores	28
Limadores	9
Serradores	3
Operarios diversos	92
Aprendizes	70
Trabalhadores	57
Pedreiros	6
Serventes	8
Total	383

OFFICINAS DE RIO CLARO

Chefe das Officinas	1
Sub-Chefe	1
Mestres de Officinas	5
Ajustadores	26
Torneiros	15
Caldeireiros e funileiros	4
Ferreiros	18
Fundidores	2
Carpinteiros	71
Pintores	17
Malhadores	24
Limadores	4
Serradores	14
Operarios diversos	86
Aprendizes	58
Trabalhadores	85
Pedreiros	2
Serventes	2
Total	435

Tracção — Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60

Chefes de Deposito	2
Encarregados	3
Machinistas	49
Foguistas	48
Limpadores	26
Ajustadores	3
Ajudantes e trabalhadores . .	9
Lenheiros e carvoeiros . . .	26
Bombeiros	3
Fiscaes de lenha	3
Empilhadores de lenha . . .	11
Total	183

Ramal de Santa Rita

Machinistas	2
Foguistas	2
Total	4

Linha Descalvadense

Machinista	1
Foguista	1
Total	2

Bitola de 1,^{m}00

Chefe de Deposito	1
Machinistas	52
Foguistas	52
Limpadores	32
Ajustadores	3
Ajudantes e trabalhadores . .	8
Lenheiros e carvoeiros . . .	8
Fiscaes de lenha	3
Total	159

Resumindo e comparando com o pessoal de 1908, temos:

Designação		Bitolas de 1,m60 e 0,m60	Bitola de 1,m00	TOTAL	Differença em 1909	
					MAIS	MENOS
Escriptorio	1909	15	7	22	1	
	1908	15	6	21		
Officinas	1909	383	435	818		17
	1908	427	398	835		
Tracção	1909	189	159	348	42	
	1908	161	145	306		
					43	17
Total					26	

Como ficou explicado anteriormente, o augmento do pessoal da Tracção em 1909 provem da creação das turmas de empilhadores de lenha, serviço este que, em 1908, era feito pelos trabalhadores da linha, e do maior numero de empregados de locomotivas, necessarios para os trens de empedramento da linha e mixto do ramal de S.ta Veridiana e para os trens, que correm entre Bebedouro e Barretos.

Obras Novas

Bitola de 1,m60

Designação	Pessoal	Material	TOTAL
Edificio do almoxarifado de Jundiahy	16:506$540	7:740$720	24:247$260
Freios de locomotivas	2:935$920	4:427$722	7:363$642
Freios de vagões	5:310$100	4:258$595	9:568$695
Modificação e augmento de officinas	7:162$520	4:331$502	11:494$022
Total	31:915$080	20:758$539	52:673$619

BITOLA DE 1,^{m}60 PELA BITOLA DE 1,^{m}00

Designação	Pessoal	Material	TOTAL
Edificio do almoxarifado de Jundiahy	1:076$360	2:121$570	3:197$930
Freios de vagões	21:551$150	23:020$135	44:571$[illegible]
Galpão para vagões	6[illegible]3$770	4:596$779	5:200$549
Modificação e augmento de officinas	410$660	537:$280	947$940
Total	23:641$940	30:275$764	53:917$704
Total geral . . .	55:557$020	51:034$303	106:591$323

No quadro que se segue ver-se-ha a distribuição dessas quantias nos dois ultimos annos:

Designação	Pessoal	Material	TOTAL
Em 1909	55:557$020	51:034$303	106:591$323
Em 1908	49:962$430	167:022$630	216:985$060
Em 1909 — Mais	5:594$590		
Em 1909 — Menos		115:988$327	110:393$737

Bitola de 1,m00

Designação	Pessoal	Material	Total
Montagem de freios para vagões	3:113$040	1·429$567	4:542$607
Modificação e augmento das officinas	5:009$430	30:539$505	35:548$935
Encanamentos para caixas d'agua	234$580	653$413	887$993
Galpão para vagões	322$160	242$561	564$721
Total	8:679$210	32:865$046	41:544$256

Bitola de 1m,00 pela bitola de 1,m60.

Designação	Pessoal	Material	Total
Modificação e augmento das officinas	8:928$520	8:603$760	17:532$280
Encanamentos para caixas d'agua	1:117$360	3:725$498	4:842$858
Total	10:045$880	12:329$258	22:375$138
Total geral	18:725$090	45:194$304	63:919$394

No quadro que se segue ver-se-ha a distribuição dessas quantias nos dois ultimos annos:

Designação	Pessoal	Material	Total
Em 1909	18:725$090	45:194$304	63:919$394
Em 1908	30:590$060	468:888$386	499:478$446
Em 1909 { Mais			
Em 1909 { Menos	11:864$970	423:694$082	435:559$052

Material rodante

BITOLAS DE $1^m,60$ E $0^m,60$

Especificação	Pessoal	Material	TOTAL
2 locomotivas e montagem.	3:086$880	167:842$920	170:929$800
3 carros e montagem . .	4:277$340	195:944$040	200:221$380
50 vagões e montagem [1] .	11:097$140	706:453$713	717:550$853
1 caldeira para locomotiva.	—	21:708$210	21:708$210
192 assentos para carro . .	—	43:091$350	43:091$350
Total . . .	18:461$360	1.135:040$233	1.153:501$593

1] Até 31 de Dezembro de 1909 estavam montados 32 vagões.

BITOLA DE $1^m,00$

Especificação	Pessoal	Materiai	TOTAL
4 locomotivas e montagem .	6:605$110	181:700$830	188:305$940

Os empregados da Locomoção, em geral, cumpriram com zelo as suas obrigações e tenho muita satisfação em apresentar a todos os meus agradecimentos, pelo auxilio que prestaram ao bom andamento do serviço.

VI

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ás diversas repartições da Companhia Paulista e aos depositos succursaes, estabelecidos em Campinas e Rio Claro, junto ás officinas da bitola estreita.

Todas as compras são, em geral, feitas mediante concorrencia, pedindo-se, por carta, preços ás diversas casas do extrangeiro, de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1908, o almoxarifado teve o seguinte movimento:

DEBITO

Valor de materiaes existentes em 1.º de Janeiro de 1909		1.385:280$660
Directamente do extrangeiro		1.697:770$050
Comprado nos mercados de Campinas, São Paulo, Rio de Janeiro, a saber:		
Carvão de pedra	213:523$210	
Dormentes	559:638$657	
Impressos e objectos de escriptorio	89:997$510	
Lenha.	1.137:256$905	
Madeira nacional	96:680$905	
Diversos	687:721$192	2.784:818$379
Proveniente das officinas		207:614$153
Total do debito.		6.075:483$242

CREDITO

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia		4.387:637$184
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e outras obras necessarias ao supprimento dos depositos		65:962$963
Materiaes cedidos a outras Companhias e particulares:		
Material velho	221:886$640	
Material novo.	26:986$125	248:872$765
Restituição de direitos		1:815$300
Valor de materiaes existentes em 21 de Dezembro de 1909		1.371:195$030
Total do credito		6.075:483$242

No fim do anno procedeu-se a minucioso e rigoroso balanço no Almoxarifado e deposito; pesando, medindo e contando todos os materiaes, conforme a sua natureza. O resultado foi o mais lisonjeiro possivel, sendo, tanto as sobras como as faltas em quantidades insignificantes e todas justificadas.

E' digno de louvor o almoxarife, Snr. Carlos Emilio de Azevedo Marques Filho, pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

VII

Pessoal

Continúa todo o pessoal em geral a prestar com dedicação bons serviços á Companhia. Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez aos dignos amigos e companheiros, chefes das diversas repartições, a direcção intelligente, zeloza, solicita e economica, que a ellas têm dado, e a seus ajudantes, bem como a todos os diversos empregados, a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm prestado.

Manteve a Companhia, no serviço de custeio de suas linhas ferreas, durante o anno de 1909 um effectivo médio de 4.022 empregados, assim discriminados:

	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	129	0,116	3,2
Trafego e Telegrapho	1.556	1,397	38,7
Locomoção	1.188	1,066	29,5
Linha e Edificios	1.149	1,031	28,6
Total	4.022	3,610	100,0

[1] Comprehende tambem o pessoal que faz a baldeação das cargas em trafego mutuo, procedentes das destinadas ás linhas Itatibense, Mogyana, Araraquara e Dourado, e de cujo pagamento ellas compartilham.

Jundiahy, 14 de Maio de 1910.

F. de Monlevade
Inspector Geral.

MOVIMENTO GERAL DA ESTATISTICA DURANTE O ANNO DE 1909

	BILHETES				CADERNETAS		Trens especiaes		TOTAL	
	1.ª Classe		2.ª Classe							
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Centro Paulista	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Jundiahy	6.480,5	20:122$780	21.276	33:367$530	97	17:272$600	4	1:992$000	27.756,5	72:754$910
Louveira	1.745	2:787$930	13.255	9:286$100	. . .	. . .	. . .	. . .	15.000	12:074$030
Rocinha	1.712,5	2:623$480	15.330	11:702$830	. . .	. . .	. . .	. . .	17.042,5	14:326$310
Vallinhos	3.247,5	3:558$870	16.727,5	10:866$210	. . .	. . .	. . .	. . .	19.975	14:425$080
Campinas	44.351,5	132:627$390	96.085,5	160:782$870	47	7:448$500	7	2:253$720	140.437	303:113$480
Boa Vista	471	416$050	6.227	3:161$870	. . .	. . .	. . .	. . .	6.698	3:577$920
Rebouças	1.334,5	2:825$990	11.630	11:443$650	1	129$700	. . .	. . .	12.964,5	14:399$340
Nova Odessa	1.042	1:747$760	6.614,5	4:058$470	. . .	. . .	. . .	. . .	7.656,5	5:806$230
Villa Americana	3.578,5	10:613$380	23.579,5	31:877$910	4	518$800	2	437$690	27.158	43:447$780
Tatú	486,5	691$610	8.367,5	5:758$070	. . .	. . .	. . .	. . .	8.854	6:449$680
Limeira	7.883,5	31:476$470	30.713,5	44:663$760	8	1:216$200	. . .	. . .	38.597	77:356$430
Cordeiro	3.256,5	8:441$130	21.492	22:072$790	2	259$400	1	440$000	24.748,5	31:213$320
Remanso	302	744$940	2.984,5	2:886$970	. . .	. . .	. . .	. . .	3.286,5	3:631$910
Araras	3.579,5	15:782$710	13.583,5	22:553$690	. . .	. . .	. . .	. . .	17.163	38:336$400
Loreto	61,5	254$520	822	749$060	. . .	. . .	. . .	. . .	883,5	1:003$580
Elihú Root	570,5	2:739$080	4.022	4:464$960	. . .	. . .	. . .	. . .	4.592,5	7:204$040
São Bento	480,5	2:201$120	2.868,5	3:349$090	. . .	. . .	. . .	. . .	3.349	5:550$210
Leme	2.117,5	9:214$590	11.553,5	17:185$320	. . .	. . .	. . .	. . .	13.671	26:399$910
Souza Queiroz	313	1:131$790	4.613	4:852$400	. . .	. . .	. . .	. . .	4.926	5:984$190
Pirassununga	3.906,5	17:497$820	15.020,5	24:717$970	2	259$400	1	100$000	18.927	42:575$190
Porto Ferreira	1.761	7:260$870	7.815,5	12:983$930	1	129$700	1	156$000	9.576,5	20:530$500
Descalvado	3.160	17:497$890	15.142,5	23:211$790	3	389$100	1	194$000	18.302,5	41:292$780
Emas	290	1:068$830	3.009,5	2:386$680	. . .	. . .	. . .	. . .	3.299,5	3:455$510
Baguassú	274	2:181$110	3.103	4:500$090	. . .	. . .	. . .	. . .	3.377	6:681$200
Santa Silveria	369	3:184$580	1.805,5	3:805$030	. . .	. . .	. . .	. . .	2.174,5	6:989$610
Palmeiras	1.346	10:239$760	8.911	13:271$850	. . .	. . .	. . .	. . .	10.257	23:511$610
Santa Veridiana	2.173	21:886$520	7.598	15:074$330	3	389$100	1	528$000	9.771	37:877$950
Santa Gertrudes	902	2:575$550	5.695,5	4:469$980	. . .	. . .	. . .	. . .	6.597,5	7:045$530
Rio Claro	12.846,5	69:194$510	34.177	80:656$370	58	9:436$900	. . .	. . .	47.023,5	159:287$780
Tombadouro	503	2:170$570	3.059	4:157$860	. . .	. . .	. . .	. . .	3.562	6:278$430
Santa Rita	2.118	13:893$520	5.695,5	13:294$440	. . .	. . .	1	170$060	7.813,5	27:358$020
São Miguel	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Pantano	379,5	725$100	3.949,5	2:395$470	. . .	. . .	. . .	. . .	4.329	3:120$570
Aurora	604,5	2:229$600	5.249,5	4:337$800	. . .	. . .	. . .	. . .	5.854	6:567$400
Morro Grande	1.416	2:385$070	6.574,5	5:447$380	. . .	. . .	. . .	. . .	7.990,5	7:832$450
Ferraz	221,5	279$520	2.149,5	1:598$440	. . .	. . .	. . .	. . .	2.371	1:877$960
Corumbatahy	1.012	3:011$770	5.393	7:977$640	. . .	. . .	. . .	. . .	6.405	10:989$410
Annapolis	1.322,5	5:602$710	4.434,5	7:783$190	. . .	. . .	. . .	. . .	5.757	13:385$900
Oliveiras	547	1:239$730	1.527	1:471$630	. . .	. . .	. . .	. . .	2.074	2:711$360
Visconde do Rio Claro	867	2:932$810	2.825,5	4:207$320	. . .	. . .	. . .	. . .	3.692,5	7:140$130
Conde do Pinhal	430	1:399$960	2.967,5	3:463$910	. . .	. . .	. . .	. . .	3.397,5	4:8[illegible]3$870
São Carlos	15.253,5	80:018$420	42.395	91:532$680	49	7:656$900	1	133$900	57.648,5	179:341$900
Ibaté	1.961,5	4:417$300	7.513	9:555$120	. . .	. . .	. . .	. . .	9.474,5	13:972$420
Fortaleza	699	1:950$500	4.824,5	5:245$810	. . .	. . .	. . .	. . .	5.523,5	7:196$310
Ouro	494	1:515$050	3.564,5	3:818$150	. . .	. . .	. . .	. . .	4.058,5	5:333$200
Araraquara	9.222,5	45:734$150	31.518,5	60:332$470	40	7:331$800	1	136$000	40.741	113:534$420
Americo Brasiliense	2.918	5:872$390	12.162,5	10:151$690	. . .	. . .	. . .	. . .	15.080,5	16:024$080
Santa Lucia	2.852	6:044$600	11.011	11:117$780	. . .	. . .	. . .	. . .	13.863	17:162$380
Rincão	1.910,5	5:864$320	14.636,5	20:890$780	. . .	. . .	1	100$000	16.547	26:855$100
Motuca	408	987$530	3.316,5	4:544$080	. . .	. . .	. . .	. . .	3.724,5	5:531$610
Hammond	494	1:946$310	3.181,5	4:764$480	1	129$700	1	1:348$200	3.675,5	8:188$690
Guariba	2.445	9:535$860	9.761,5	17:579$070	. . .	. . .	. . .	. . .	12.206,5	27:114$930
Corrego Rico	802,5	2:959$530	3.911	5:331$300	. . .	. . .	. . .	. . .	4.713,5	8:290$830
Jaboticabal	7.210,5	31:728$430	21.481	42:671$070	6	880$300	1	144$000	28.691,5	75:423$800
Graminha	238,5	400$890	2.944	3:182$960	. . .	. . .	. . .	. . .	3.182,5	3:583$850
Ibitirama	3.121	11:899$120	9.549	16:299$950	. . .	. . .	. . .	. . .	12.670	28:199$070
Tayuva	3.228,5	9:161$080	11.573	19:273$130	. . .	. . .	. . .	. . .	14.801,5	28:434$210
Andes	889,5	2:534$030	4.971,5	6:981$700	. . .	. . .	. . .	. . .	5.861	9:515$730
Bebedouro	4.583,5	31:376$830	14.772,5	48:914$340	2	259$400	. . .	. . .	19.356	80:550$570
Collina	580,5	1:382$720	2.831	4:353$230	. . .	. . .	. . .	. . .	3.411,5	5:735$950
Barretos	1.834	12:942$490	4.965,5	16:587$260	. . .	. . .	. . .	. . .	6.799,5	29:529$750
Itirapina	966,5	3:462$620	2.441	5:912$160	. . .	. . .	. . .	. . .	3.407,5	9:374$780
Campo Alegre	571,5	2:345$720	1.982,5	4:676$210	. . .	. . .	. . .	. . .	2.554	7:021$930
Brotas	2.170,5	12:164$610	7.117,5	15:168$740	. . .	. . .	1	508$050	9.288	27:841$400
Espraiado	243,5	522$560	2.520	2:835$010	. . .	. . .	. . .	. . .	2.763,5	3:357$570
Torrinha	1.155	5:478$330	3.788	9:823$050	. . .	. . .	. . .	. . .	4.943	15:301$380
Ventania	256,5	861$470	1.704	2:310$740	. . .	. . .	. . .	. . .	1.960,5	3:172$210
Dous Corregos	3.788	14:841$960	13.609,5	20:668$040	2	259$400	3	770$000	17.397,5	36:539$400
Mineiros	1.602	3:997$440	9.939	10:242$220	. . .	. . .	. . .	. . .	11.541	14:239$660
Banharão	1.358	3:082$970	5.743,5	5:229$740	. . .	. . .	. . .	. . .	7.101,5	8:312$710
Jahú	7.542	64:572$010	15.698	56:298$680	36	6:200$600	1	1:880$000	23.240	128:951$290
Babylonia	461	1:528$660	4.704,5	4:686$040	. . .	. . .	. . .	. . .	5.165,5	6:214$700
Floresta	250,5	852$810	1.690,5	1:805$710	. . .	. . .	. . .	. . .	1.941	2:658$520
Canchim	22,5	39$470	765	595$230	. . .	. . .	. . .	. . .	787,5	634$700
Capão Preto	224,5	883$470	1.988	2:602$160	. . .	. . .	. . .	. . .	2.212,5	3:485$630
Agua Vermelha	222	862$010	2.051,5	2:743$750	. . .	. . .	. . .	. . .	2.273,5	3:605$760
Ararahy	215	926$450	2.036	2:973$850	. . .	. . .	. . .	. . .	2.251	3:900$300
Alfredo Ellis	129	899$180	721,5	1:153$720	. . .	. . .	. . .	. . .	850,5	2:052$900
Santa Eudoxia	561,5	3:429$850	2.761	6:719$070	. . .	. . .	. . .	. . .	3.322,5	10:148$920
Angico	122,5	173$040	430,5	466$230	. . .	. . .	. . .	. . .	553	639$270
Monjolinho	427	1:417$050	2.739,5	2:751$450	. . .	. . .	. . .	. . .	3.166,5	4:168$500
Jacaré	1.044,5	2:527$660	3.495,5	3:869$940	. . .	. . .	. . .	. . .	4.540	6:397$600
Ribeirão Bonito	1.833	11:282$510	4.642	13:228$380	. . .	. . .	1	246$000	6.475	24:756$890
Saldanha Marinho	578	1:097$950	2.484,5	1:629$610	. . .	. . .	. . .	. . .	3.062,5	2:727$560
Capim Fino	213,5	1:458$840	2.383,5	3:856$340	. . .	. . .	. . .	. . .	2.597	5:315$180
Falcão Filho	350	2:719$780	2.481,5	3:677$260	. . .	. . .	. . .	. . .	2.831,5	6:397$040
Campos Salles	668	4:961$910	4.098,5	9:024$390	1	308$300	. . .	. . .	4.766,5	14:294$600
Iguatemy	285	1:653$960	2.495,5	3:700$780	. . .	. . .	. . .	. . .	2.780,5	5:354$740
Ayrosa Galvão	176,5	260$000	2.467,5	2:816$970	. . .	. . .	. . .	. . .	2.644	3:076$970
Pederneiras	1.404	7:708$960	5.945	13:646$700	1	129$700	1	2:527$600	7.349	24:012$960
Piatan	222,5	318$160	1.331	1:551$670	. . .	. . .	. . .	. . .	1.553,5	1:869$830
São Paulo dos Agudos	1.831	14:484$100	9.174	31:710$400	3	593$300	. . .	. . .	11.005	46:787$800
Taperão	65,5	371$750	715	880$210	. . .	. . .	. . .	. . .	780,5	1:251$960
Itaquá	17,5	73$480	1.053	1:152$070	. . .	. . .	. . .	. . .	1.070,5	1:225$550
Batalha	19,5	24$050	740	777$940	. . .	. . .	. . .	. . .	759,5	801$990
Piratininga	179,5	1:195$600	3.094,5	5:511$280	. . .	. . .	. . .	. . .	3.274	6:706$880
Guatapará	625	4:260$540	7.239,5	12:194$620	. . .	. . .	. . .	. . .	7.864,5	16:455$160
Guarany	426,5	2:538$270	2.204,5	5:346$320	1	129$700	. . .	. . .	2.631	8:014$290
Martinho Prado	408,5	3:376$060	2.904	8:662$110	. . .	. . .	. . .	. . .	3.312,5	12:038$170
Barrinha	125	1:038$370	1.283	2:748$900	. . .	. . .	. . .	. . .	1.408	3:787$360
Macuco	38	290$530	820,5	1:569$010	. . .	. . .	. . .	. . .	858,5	1:859$540
Pitangueiras	699	3:922$750	4.566	10:107$360	1	129$700	. . .	. . .	5.265	14:159$810
Cascalho	87	64$540	3.087	1:588$700	. . .	. . .	. . .	. . .	3.174	1:653$240
Pontal	913,5	6:268$550	7.387	21:826$570	. . .	. . .	. . .	. . .	8.300,5	28:095$120
Total	215.109	900:920$940	839.255	1.370:164$120	369	61:458$200	31	14:065$220	1.054.364	2.346:608$480
Em transito										
Cia Mogyana	22.691,5	69:356$910	35.918	63:859$700	. . .	. . .	. . .	. . .	58.609,5	133:216$610
„ R. F. Campineiro	. . .	. . .	85,5	153$900	. . .	. . .	. . .	. . .	85,5	153$900
„ E. F. Funilense	112	334$400	31,5	78$150	. . .	. . .	. . .	. . .	143,5	412$550
„ Itatibense	2.277	2:314$690	4.933	2:909$680	. . .	. . .	. . .	. . .	7.210	5:224$370
„ Araraquara	1.041,5	14:440$250	2.995	21:428$830	. . .	. . .	. . .	. . .	4.036,5	35:869$080
„ Dourado	906	12:085$510	2.511	18:115$990	. . .	. . .	. . .	. . .	3.417	30:201$500
„ Sorocabana	. . .	. . .	2	7$800	. . .	. . .	. . .	. . .	2	7$800
Somma	27.028	98:531$760	46.476	106:554$050	. . .	. . .	. . .	. . .	73.504	205:085$810
Total Geral	242.137	999:452$700	885.731	1.476:718$170	369	61:458$200	31	14:065$220	1.127.868	2.551:694$290

FRANCISCO DE MONLEVADE,
Inspector Geral.

J. FERRAZ,
Contador.